Anno III. SOMMARIO del Fascicolo di Gennaio 1919. Num. 1.

Redattore: Dott. Attilio Gerelli - Amministrazione: Touring Club Italiano - Corso Italia, 10 - Milano.

ANNO III - N. 1. TOURING CLUB ITALIANO GENNAIO 1919.

L'abbonamento ai 12 numeri del 1919 è di L. **7.25** (per l'estero L. **10,30**) e riservato ai soli Soci del T. C. I.
Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare. L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.

DUE PARCHI NAZIONALI NEL TRENTINO.

Dei parchi nazionali americani si ha tra noi un'idea molto vaga, che *Le Vie d'Italia* cercano man mano di precisare un po', sfrondandola dalle esagerazioni di cui le circonda la fantasia. La realtà è già abbastanza bella perchè non sia il caso di forzarne i colori.

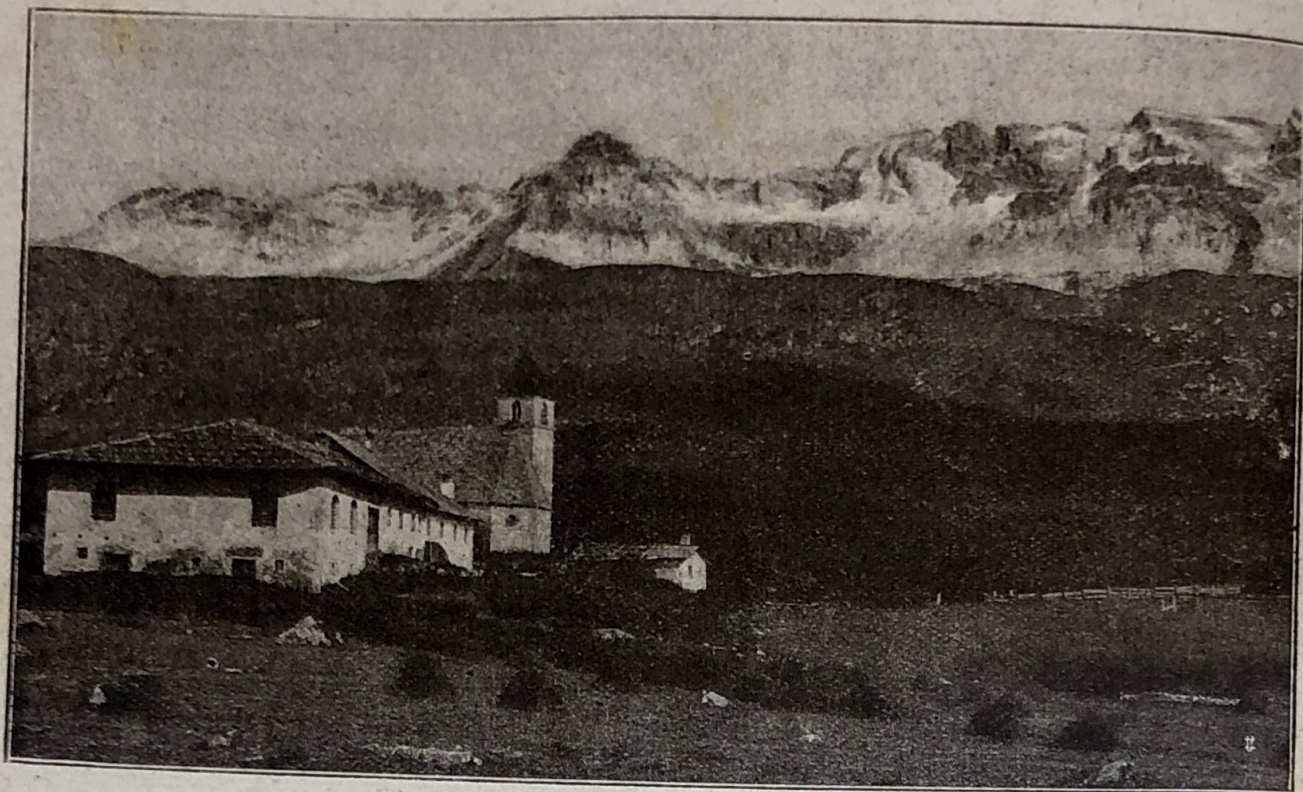
Una delle iperboliche qualità che si attribuiscono a quei parchi, è un grado inarrivabile, quasi inconcepibile, di bellezza, una concentrazione in piccolo spazio di tante e tali meraviglie, che nulla possa agguagliarle: cosicchè non vi sarebbe neppur da pensare che altrove, in Italia per esempio, siano possibili dei parchi similari.

Tutto ciò è eccessivo, e non mi sarà difficile di ricondurre le cose nei loro giusti limiti. Dopo di che riparleremo dell'Italia.

Ho qui sott'occhio una bellissima pubblicazione ufficiale del Servizio dei Parchi Nazionali, che fa parte del Dipartimento dell'Interno del Governo degli Stati Uniti e pare fatta espressamente per mettere le cose a posto.

È un volume di circa 250 pagine (1), costituito da un'illustrazione quasi esclusivamente iconografica, di 17 parchi nazionali sparsi nelle più disparate regioni dell'immenso continente. È la terza, recente edizione, che ne segue una di ben 275.000 copie. È aggiornata con vedute del parco di Hot Springs nell'Arkansas, e porta una nota che leggo con invidia: le diciassette ferrovie dell'Ovest, che hanno rapporti coi parchi, hanno cooperato all'edizione con un contributo di 47.000 dollari!

L'impressione complessiva di questo sguardo alle maggiori bellezze pittoriche americane, raccolte da un intiero continente (anzi

(1) Il volume contiene circa 350 incisioni in nero in mezza tinta. Sono belle ma non più di quanto potremmo far qui. Però una loro caratteristica è l'abilità, quasi sempre notevolissima, con cui sono state prese le fotografie, tanto come tecnica di scelta del punto di vista, che di esecuzione. Una seconda è l'arte di un ritocco sovranamente pittorico. Non parlo del ritocco di dettaglio, che anzi è forse alquanto trascurato, bensì della creazione nelle fotografie originali di sfondi del più grande effetto, col velare le parti lontane ed avvicinare con rinforzi i primi piani. Si ottengono così effetti scenografici bellissimi.

L'OSPIZIO DI S. PELLEGRINO (ORA DISTRUTTO) AL PASSO OMONIMO.
Sopra l'Ospizio le praterie della Compagnazza; dietro, le creste della Costabella. (*Fot. Aless. Cassarini*).

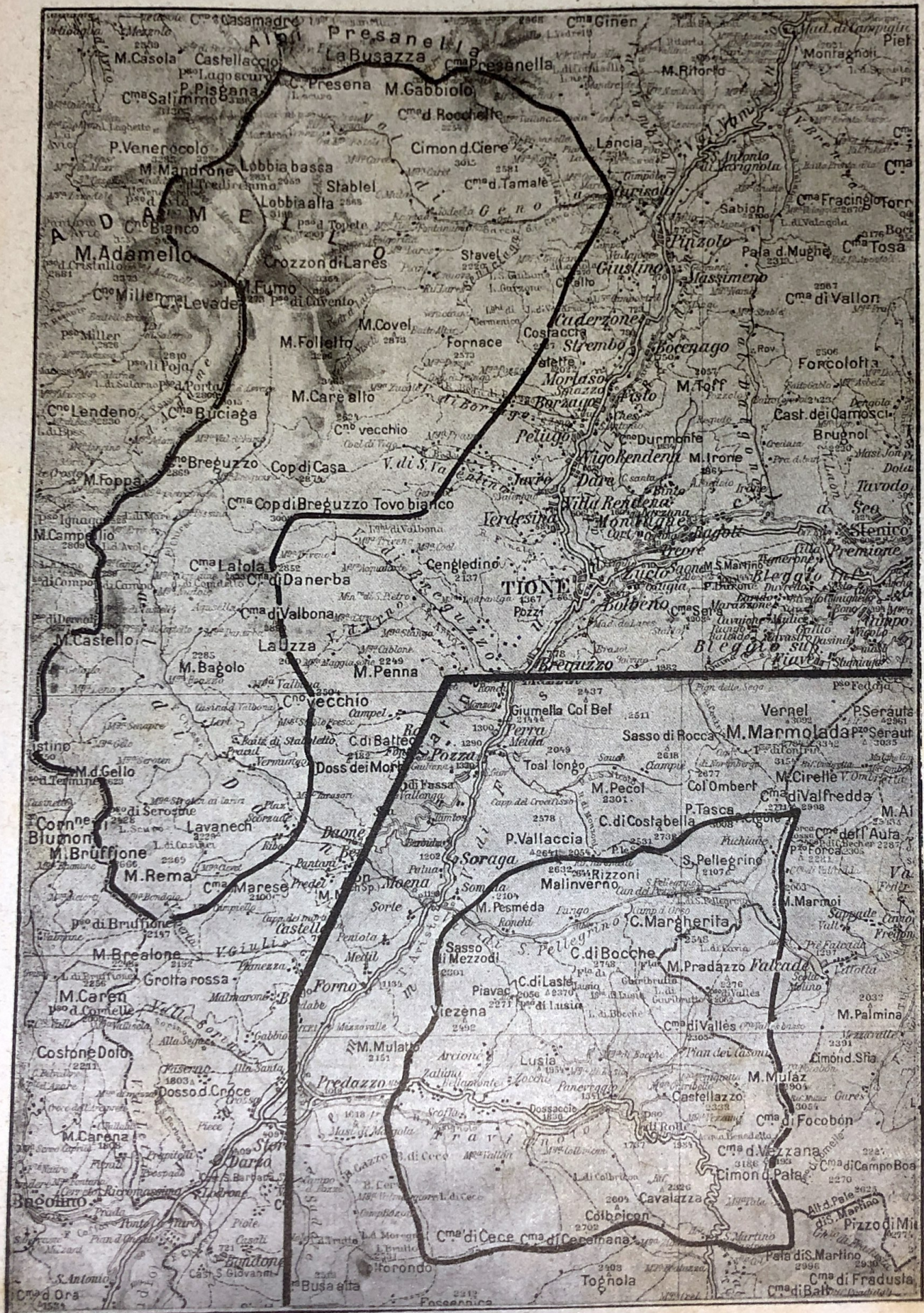
un parco è anche nelle Hawaii), è che la piccola Italia da sola può tenere vittoriosamente testa, come bellezze paesistiche, all'intiera America del Nord. Che se a queste si aggiungono le artistiche, nessun confronto è più possibile e la supremazia italiana è incommensurabile.

Solo tre gruppi iconografici non troverebbero riscontro adeguato in una pubblicazione italiana: quello degli alberi giganteschi, quello dei *geysers* e quello dei *canyons* del Colorado,

Però se in tutto il resto l'Italia presenta, anche paesisticamente, almeno la parità delle maggiori bellezze americane, a queste poche che ci mancano, essa può sostituirne altre colà sconosciute o minori. Mi basti accennare alle innumerevoli più famose punte delle fantastiche Dolomiti, a numerose gole, come quella di Gondo, che avrebbe bisogno soltanto di un sentiero tagliato sul precipizio invece della strada in galleria, per diventare una delle più imponenti d'Europa, al mondo sotterraneo del Carso così ricco e grandioso, alle spettacolose manifestazioni telluriche attive dell'Etna ed alla superba bellezza di tanti luoghi nelle nostre Isole vulcaniche.

Le magnificenze americane, raccolte così in volume, fanno una grande impressione; ma questa si attenua se anche si pensa che in questo volume c'è un vero *bluff* delle distanze. Dal settentrionale Glacier Park, posto al confine del Canadà, al Casa Grande Ruin Park non lontano dal Messico; dal Crater Lake Park, che non dista gran che dal Pacifico, al Hot Springs Park dell'Arkansas, corrono migliaia e migliaia di chilometri. Si tratta ancora qui degli americani, che all'Esposizione di S. Francisco facevano una pubblicità a oltranza ad un loro bel lago, con una frase d'invito cui, pare, non si sapesse colà resistere: « Solo 12 ore di ferrovia! ».

I parchi stessi hanno le dimensioni più varie. Taluni sono piccolissimi. La Riserva di Hot Springs, il più antico di tutti i parchi, poichè è del 1832, ha la superficie di 4 kmq. e non è che una presa di possesso statale di 46 sorgenti termali, intorno alle quali si sono costruiti numerosi alberghi. Di uguale piccolezza è il Parco Platt, costituito nel 1890, per regolamentarvi sorgenti solforose. Dieci chilometri misura il Parco General Grant (1890), il cui scopo è di preservare il grande albero, che ha undici metri di

PARCO DELL'ADAMELLO. PARCO DEL CIMON DELLA PALA.

IL CERVINO DELLE DOLOMITI.
Da destra a sinistra: Il Cimon della Pala m. 3186 (dalla Malga Vezzana); il ghiacciaio del Travignolo; la Cima della Vezzana m. 3193; il Passo e i Campanili di Val di Strutt

diametro, dedicato al glorioso generale, e si trova a una diecina di chilometri dal Parco di Sequoia. Il Parco di Mesa Verde (1906), specialmente notevole per i suoi avanzi preistorici, ha la superficie di 200 kmq. Quello delle Hawaii (1916) è un parco che potrebbe trovare vittorioso riscontro nell'Etna ed ha la superficie di 300 kmq. Nè molto più grande è il Parco Lassen Volcanic (1916), che è pure un vulcano attivo. I suoi limiti comprendono 310 kmq. Ma allorchè si tratta di parchi che contengono numerose bellezze, le superfici sono maggiori, ed esse sono sparse su intiere regioni, qualche volta anche vaste. Così il Parco Crater Lake (1902) e il Sequoia (1890), occupano ciascuno circa 625 kmq. Il Rocky Mountain (1915) 1000 kmq. Il Yosemite (1890), uno dei più antichi e celebri anche in Europa, 2800 kmq.; il Glacier (1910), parco di carattere alpino con laghi e ghiacciai (circa 250 tra grandi e piccoli), 3900 kmq.; il Parco Mount Mc. Kinley (1912), che contiene le più alte montagne degli S. U., misura ben 5500 kmq.; il Parco Yellowstone (1872), anche questo dei più vecchi e forse il più conosciuto e ammirato per udito dire in Europa, si estende per 8375 kmq.

C'è posto, come si vede, perchè bellezze meravigliose possano esservi seminate con ragionevole distanza, tal quale come accade in Italia. Cosicchè non disperiamo che ci manchi il materiale per avere anche noi dei parchi, che, quando faremo loro la pubblicità in America (quando?!) esibiremo nei loro dettagli con espressioni caratteristiche e immaginose come: « Masterpiece » delle erosioni, il « lago opalescente », il luogo « dalle romantiche leggende », il picco « dai magici colori », il più « sublime spettacolo del mondo » e così via.

***

I parchi nazionali degli Stati Uniti hanno ragioni scientifiche, ma specialmente turistiche. In sostanza sono soltanto regioni

particolarmente belle, che, prive ancora o quasi di qualsiasi sfruttamento di privati, sono state accaparrate dal Governo, per difenderle dalla invasione e come riserve di libero turismo future, paragonabili alle riserve di aria buona, ai «polmoni» che nelle città sono costituite dai pubblici giardini. È il «fare grande», possibile coi mezzi, l'estensione e la distribuzione della popolazione colà. I parchi sono creati con un «atto» del Congresso e si distinguono anche per ciò dai semplici «monumenti» naturali che sono proclamati da un atto presidenziale.

LA CATENA DEL CIMON DELLA PALA (DA MALGA VENEZIA, V. DEL TRAVIGNOLO).
Da sinistra a destra: La Cima dei Burcloni m. 3123; l'acuta punta della Vezzana m. 3193; il Cimon della Pala m. 3186. *(Fot. Radio-Radius).*

In America lo sforzo nei parchi è per crearvi comunicazioni o migliorarvi le esistenti, per lo più per l'auto, che, in massima, è considerato il mezzo principale di visita. Inoltre vi si favorisce l'erezione di grandi e piccoli alberghi, e quella di «campi», agglomerazioni di rifugi confortevoli, paragonabili un po' ai rifugi-alberghi perfezionati dell'Alto Adige, ma riuniti a dozzine. E dappertutto grande abbondanza di *garages*.

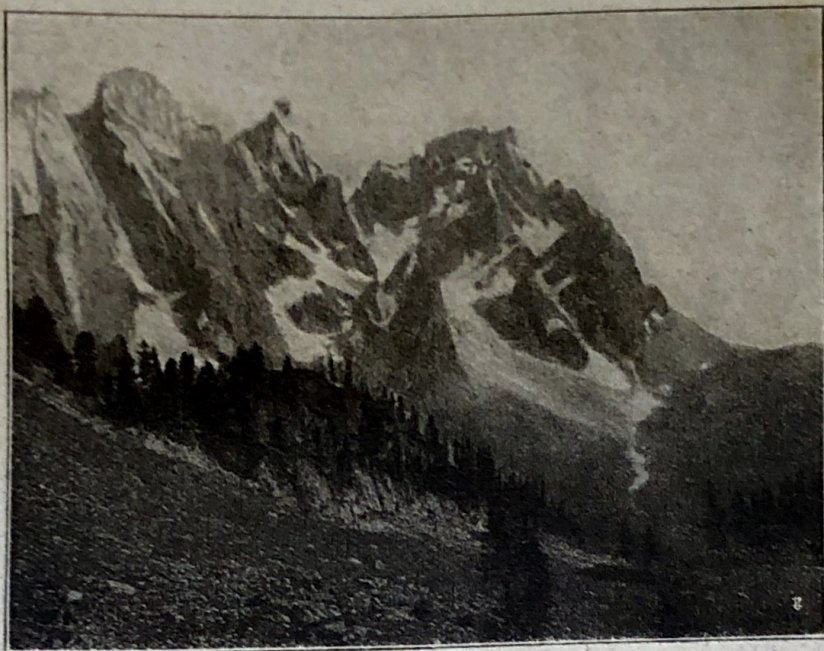
Il punto di vista di parchi italiani non può che essere alquanto diverso. La loro piccolezza probabile escluderà nella maggior parte dei casi il bisogno di crearvi strade, tranne in qualche caso eccezionale, per raggiungere punti più interessanti. Invece il maggior da fare sarà per impedirvi il deturpamento del paesaggio, soprattutto colla distruzione dei boschi, o la creazione di fabbricati stonati, e in pari tempo la conservazione di tipi speciali di flora e fauna.

Un parco è già, effettivamente, sotto questo rapporto, l'insieme delle riserve reali di caccia del Gruppo del Paradiso ove camosci e stambecchi si sono moltiplicati a migliaia.

Le ragioni scientifiche, più che le estetiche, suggerirono da tempo in Europa la creazione di riserve di fauna e di flora, rimaste fino ad ora semplice desiderio, salvo qualche applicazione poco significante, come quella svizzera in una vallata della media Engadina.

Il Comitato per il parco nell'Abruzzo, ha portato già bene innanzi uno studio accurato, che, se non risolve le difficoltà fondamentali relative al terreno scelto, per lo meno le pone in una forma che è già quasi concreta. È così reso possibile qualche approccio di massima alle spinose questioni giuridiche e finanziarie, che solleva un parco in luoghi già captati dalla proprietà privata e dalla vita sociale. Anche se questa è alquanto primordiale, è sufficiente per intralciare ogni libertà d'azione a chi vuol stabilire un regime eccezionale.

Il parco dell'Abruzzo fu molto autorevolmente presentato, in questo periodico stesso, dai suoi promotori. Un estratto di quello scritto interessante (1) fa ora la propaganda in molti ambienti e dobbiamo augurare che possa condurre a conclusioni pratiche. A questo gioveranno anche le oblazioni raccolte, che permettono di perseguire lo studio, fissando in sempre maggiori dettagli l'impostazione della proposta.

Ma noi abbiamo osservato — e crediamo di essere pienamente d'accordo coi promotori del parco d'Abruzzo — che, sia agli effetti scientifici che a quelli turistici, un paese co-

(1) *Le Vie d'Italia*, novembre 1918: *Il Parco Nazionale dell'Abruzzo*, dell'avv. Ercole Sarti.

ALCUNI DEGLI ALBERGHI DI S. MARTINO DI CASTROZZA, BRUCIATI DAGLI AUSTRIACI PRIMA DELLA LORO RITIRATA.
A sinistra: Il Cimon della Pala m. 3186. (*Fot. G. B. Unterweger - Trento*).

me l'Italia, che tocca le altitudini più diverse, dal mare alle più alte sommità alpine e latitudini che permettono di vegetare alle sassifraghe montane come alle palme, deve complementare un parco nel centro del Paese, con altri più meridionali e più settentrionali.

E accennammo senz'altro che le Alpi, come l'altipiano Calabro, — per eccellenza in questo la Sila — s'impongono ad un'attenzione per così dire distributiva, che stabilisca un piano regolatore iniziale non eccessivamente monco.

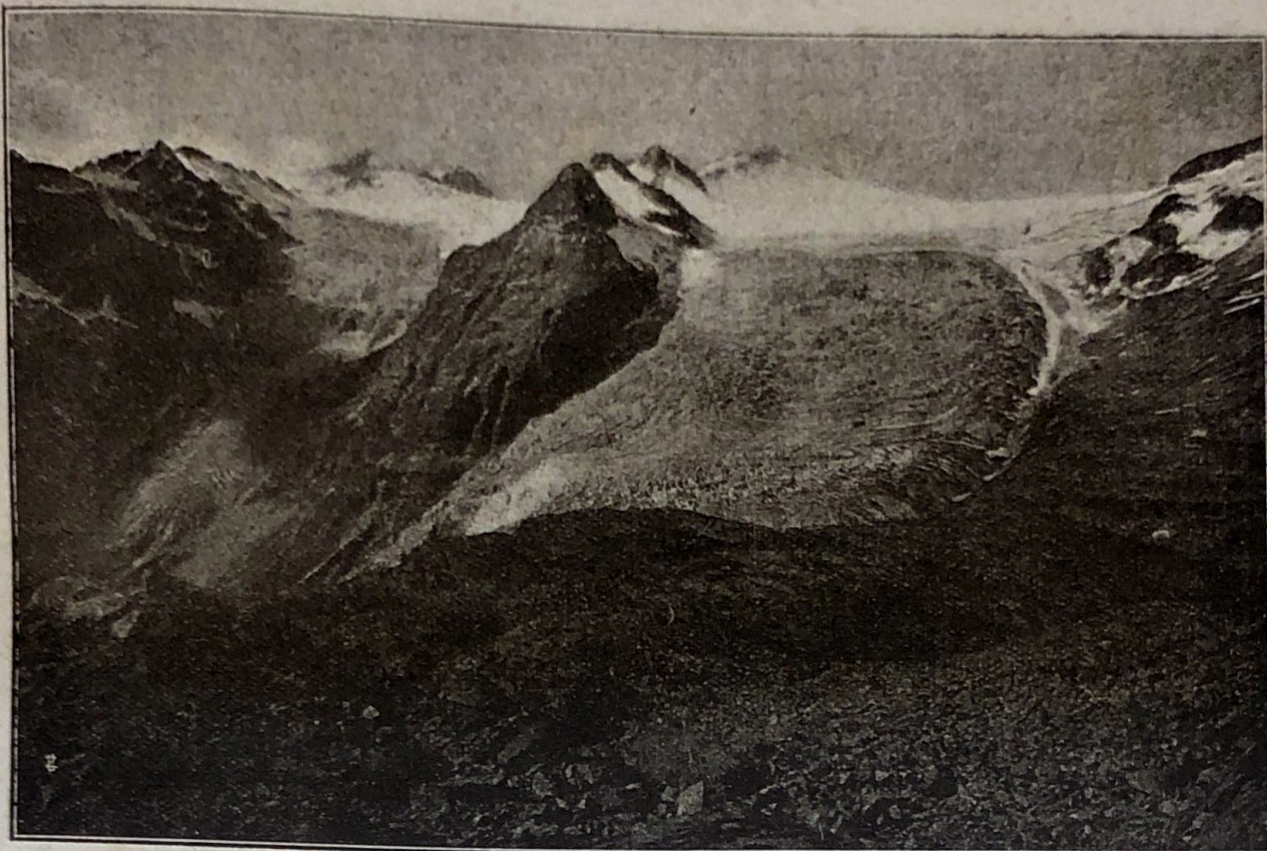
Accennammo pure alla possibilità — la convenienza estetica e scientifica è indiscutibile — di parchi in Sicilia ed in Sardegna: in quest'ultima massimamente per la caccia e la pesca.

Finalmente facemmo cenno di un parco originalissimo, tale che ci potrà essere invidiato da tutto il mondo: quello sotterraneo, da crearsi nella Venezia Giulia, dove le grotte raggiungono un'estensione ed una bellezza ignote dappertutto altrove, parco più facile da costituire d'ogni altro, poichè si limita alla difesa delle parti deperibili delle grotte (le concrezioni) ed eventualmente ad una organizzazione primordiale del loro accesso.

E veniamo ora a qualche proposta pratica.

Qui ne avanziamo per due parchi nel Trentino, parchi alpini dunque, scelti in luoghi che, come si vedrà, per la loro ubicazione possono considerarsi tra i più meravigliosi, mentre in pari tempo sono quasi disabitati e la proprietà del suolo è tale da offrire le minori difficoltà di traduzione in atto.

Le proposte non sono nostre. Sono di Giovanni Pedrotti, un trentino così semplice e modesto, che si accontenta di essere adorato in silenzio dai suoi concittadini, mentre sarebbe illustre in ampio ambito se la sua ritrosia non lo rendesse perfino scontroso. Nel periodo che precedette la guerra, fu a Trento l'amico ed il mecenate inesauribile di uomini e di opere; il malvisto per eccellenza dalle autorità austriache, tantochè ai primi rumori di guerra dovette riparare nel Regno, ove copriva e copre cariche importanti, che quasi dissimula per modestia. Ora ritornò all'opera propria silenziosa e proficua per la sua amata regione.

Giovanni Pedrotti, che avrebbe potuto darci un brillante articolo, per proporre la sua idea, non ha voluto invece lasciarci che delle note. Noi le sviluppiamo qui un po', richia-

IL GHIACCIAIO DEL MANDRONE, NELL'ALTA VAL DI GENOVA.
Tra i due rami del ghiacciaio le Lobbie; a sinistra delle Lobbie, nello sfondo, l'Adamello m. 3554 e il Corno Bianco m. 3434. (*Fot. G. B. Unterweger - Trento*).

mando su di esse l'attenzione. Sono idee che dalla pubblica discussione potranno trovar base e perfezionarsi.

Il Pedrotti osserva che il primo carattere per rendere possibile tra di noi un parco è che dovrebbe abbracciare valli prive affatto di centri abitati, ricche solo di boschi, pascoli e selvaggina. Tutto quanto riguarda l'assetto legale ed economico di questi territori montani non offrirebbe di conseguenza presumibili grandi difficoltà, specialmente se si mettano in confronto coi territori scelti nella Marsica.

Propone perciò due territori montani, o più propriamente alpini, che si prestano bene, collocati l'uno all'estremo occidentale, l'altro all'orientale del Trentino: notevole il primo per quasi vergini bellezze alpestri, ricco l'altro dei più bei boschi di conifere che forse ci siano in tutte le Alpi, ambedue forniti a dovizia, ciò che per un parco nazionale importa assai, di ogni genere di selvaggina propria delle Alpi e di una magnifica e variatissima flora alpina.

Il primo territorio comprende la lunga valle superiore del Chiese (detta Valle di Daone in basso e Valle di Fumo più in alto) e l'Alta Valle della Sarca (Valle di Genova).

Esso, come si vede dalla cartina sommaria qui pubblicata, avrebbe per confini: ad ovest l'elevata catena che divide le Valli di Daone e di Fumo dalla Val Camonica, cominciando dall'eccelsa e dentellata cima del Corno di Lago Scuro, la quale domina il Tonale e seguendo lo spartiacque, ove emerge l'Adamello m. 3548, scende a sud fino al Passo di Bruffione m. 2147, sopra Condino; a sud una linea che da questo Passo scenderebbe nella bassa Valle di Daone a pochi chilometri a settentrione del paese omonimo; ad est i monti dirupati e deserti, che dividono dalle valli di Daone e Fumo quelle di Breguzzo e la conca di Tione. Si risalirebbe con questa linea fino al Cop di Casa, metri 2975. Di qui il confine dovrebbe spostarsi più ad oriente, in modo da comprendere parte delle valli di S. Valentino e di Borzago e quasi tutta la Valle di Genova; risalirebbe poi fino a toccare l'altissima Presanella metri 3564. A nord la linea di confine si ricongiungerebbe al C. del Lago Scuro, seguendo lo spartiacque elevatissimo, che separa la Valle di Genova da quella della Noce.

Il Pedrotti valuta il territorio incluso tra questi confini a circa 300 kmq. Esso comprende gli estesi e stupendi ghiacciai del Gruppo dell'Adamello, teatro di tante arditissime gesta dei nostri alpini durante la guerra. Da questi ghiacciai derivano verso nord ed est la Sarca, verso sud il Chiese.

Il Chiese nasce dalla Vedretta di Fumo e correndo in linea nettamente da nord a sud prima, poi da nord-ovest a sud-est, forma la profonda vallata, che nella sua prima diecina di chilometri ha nome di Val di Fumo e nella successiva quindicina di Val di Daone.

A nord dell'Adamello, dall'immensa Vedretta del Mandrone e da quella della Lobbia, scendono le acque della Sarca di Genova, prevalentemente dirette da ovest verso est. Qui sono comprese parecchie fra le più alte e più note cime del gruppo alpino Adamello-Presanella: il Corno Bianco m. 3434, la Lobbia Alta m. 3196, la Lobbia Bassa m. 2959, il Corno di Cavento metri 3400, il Carè Alto m. 3465, il M. Mandrone m. 3236, la Punta Pisgana m. 3136, il Castellaccio metri 3166, la Busazza m. 3329, la Presanella m. 3564, ecc., tutte cime che, prima della guerra, erano visitate solamente da valenti alpinisti, mentre ora, ridotte in parte a fortezze o a posti di osservazione dagli austriaci, vennero conquistate arditamente dagli alpini e continueranno ad avere in parte accesso relativamente più facile.

Le Valli di Daone e di Fumo dominate a sud dal Monte Re di Castello, a nord dalla svelta piramide del Carè Alto, formano insieme una delle più lunghe e delle più ampie fra le nostre valli alpine. I valloni laterali e i fianchi delle montagne, fino a circa 1800 m., sono rivestiti di larici, abeti, mughi.

LA BELLEZZA DEI BOSCHI DI ABETE DELLA VAL TRAVIGNOLO.
Il diametro di molti alberi raggiunge 1 metro, l'altezza 50 metri.

Nella parte bassa della Val di Daone compaiono pure i faggi ed altri alberi ed arbusti della nostra flora subalpina. Il Chiese a tratti vi scorre placido fra verdi praterie, a volte si inabissa in graziose cascate. Poco visitate dai forestieri e dai turisti prima della guerra, queste valli di Fumo e di Daone hanno ancora il fascino della natura vergine. Le loro montagne albergano numerosissimi i camosci, nè l'orso è un ospite infrequente dei loro boschi.

La Valle di Genova, più breve e meno ampia delle precedenti, è molto più conosciuta dagli alpinisti, perchè da essa si accede più direttamente nel cuore del mondo alpino, formato dai colossi del Gruppo Adamello-Presanella e per la sua caratteristica e magnifica ricchezza di acque. In essa infatti, su di uno sviluppo di poco più di 12 km., si trovano forse una trentina di cascate tra grandi e piccole, fra cui le magnifiche di Forgorida, del Lares e di Nardis, che basterebbero da sole ad assicurare la rinomanza di una vallata.

Anche la Valle di Genova, senza avere l'abbondante fauna delle valli del Chiese, non manca di caccia ed i camosci, in particolar modo prima della guerra, vi erano frequenti.

Per quanto poi riguarda la flora, la Valle di Genova può bene dirsi una delle più ricche delle Alpi. Innumerevoli specie e varietà vi sono rappresentate e in esemplari, la cui bellezza ha rari riscontri altrove. Relazioni di scienziati ed alpinisti inglesi e tedeschi definiscono la Val di Genova come la più bella e la scientificamente più interessante delle Alpi intere.

La regione proposta per questo parco, fi-

no al 1914 era quasi sprovvista di strade. Dal paese di Daone, posto all'imbocco della valle, fino alla Malga Boazzo, esisteva una cattiva carrozzabile. Più su non si trovavano che sentieri appena tracciati, in stato di completo abbandono. Durante la guerra probabilmente le cose si saranno cambiate. Gli austriaci avranno tracciato sentieri e forse anche strade e questo sarebbe di vantaggio per l'accesso all'auspicato parco, mentre non costituirebbe alcuna modifica alla permanente disabitazione di tutta la valle.

La Val di Genova era invece già percorsa, fino al così detto Pian di Bedole (metri 1600 circa) da una strada carrozzabile fino all'osteria di Ragada m. 1250, situata poco più a monte del Piano di Genova, e carreggiabile in qualche modo, per l'ulteriore tratto; dalla quale sentieri abbastanza ben tenuti portavano in alto al Rifugio del Mandrone. Nella valle poi e nelle soprastanti montagne, esistevano altri tre rifugi (il Rifugio Bolognini, quello di Lares, quello della Presanella), tutti assai frequentati da turisti locali e forestieri. Anche qui, secondo ogni probabilità, la carrozzabile sarà stata prolungata assai più in alto e numerose mulattiere saranno state tracciate fino alle più eccelse cime.

UNA PITTORESCA E SELVAGGIA RADURA IN UN BOSCO DI ABETI.

La pertinenza territoriale nelle Valli di Daone e di Fumo ha carattere particolarissimo, che può favorirne la trasformazione in parco. Esse appartengono amministrativamente al Comune di Daone (nel distretto di Condino), villaggetto, proprio all'ingresso della valle, che conta poche centinaia di abitanti, mentre il suo territorio è fra i più grandi del Trentino, poichè supera i 160 kmq. Ma nella media e alta Valle di Fumo, per una anomalia non infrequente in paesi di confine, il possesso fondiario è dei Comuni (in minor parte di comunisti) della contigua Val Camonica e precisamente dei Comuni di Paspardo, Cimbergo e Saviore. Essi utilizzavano quei loro possessi, posti al di là del confine politico, attraverso i valichi di Campo metri 2228, dove passa una mulattiera che va dal Lago d'Arno al Lago di Campo; di Ignaga m. 2525 ed altri elevati ed incomodi valichi montani, che mettono direttamente in comunicazione la media Val Camonica con le alte valli del Chiese. Il Comune di Daone invece, al quale appartiene amministrativamente il territorio, non aveva, si può dire, comunicazioni di sorta coll'alto della lunga sua valle. Nel corso di questi ultimi anni poi, accadde che il Governo austriaco, col pretesto di misure sanitarie per il bestiame, ma in realtà per scopi politici, impediva ai proprietari ed ai pastori della Val Camonica l'utilizzazione delle loro proprietà, poste entro il confine trentino. Così nell'Alta e Media Valle di Fumo, già da parecchi anni prima della guerra, le casere e le baite cadevano in rovina, l'erba dei pascoli non veniva brucata che dai camosci, i pochi e malagevoli sentieri si cancellavano senza lasciar traccia, gli alberi più vecchi marcivano nei boschi e si assisteva ad un progressivo rinselvatichimento della valle, che per il difficile accesso veniva anche scarsamente visitata dagli alpinisti. Ciò ha contribuito anche ad un aumento non indifferente della selvaggina. Le variazioni portate con sè dalla guerra, non debbono avere sensibilmente però mutata la fisionomia della regione.

L'alta Valle della Sarca o Val di Genova

invece, più vicina ad una valle abitata, come la Rendena, ed a stazioni climatiche, quali Pinzolo e Campiglio, veniva visitata ogni anno da migliaia di turisti e nelle sue risorse agricole era regolarmente sfruttata dai Comuni di Strembo, Borzago, Pinzolo, Caderzone, ecc., ai quali essa in gran parte appartiene.

***

Il secondo territorio che si presterebbe, nelle proposte del dott. Pedrotti, è di tutt'altra natura.

Esso comprende le Valli di S. Pellegrino e Travignolo, affluenti dell'Avisio e l'alto bacino del Cismon, affluente del Brenta. Confini di questo territorio sarebbero: a ovest una linea che dalla Punta Vallaccia, metri 2644, scende nella Valle di S. Pellegrino, qualche chilometro a monte del villaggetto di Someda e di lì sale al Sasso Mezzogiorno, m. 2301, e alla cima Viezzena, m. 2492, per poi scendere di nuovo nella Valle Travignolo, sopra Predazzo, per rimontare alla Cima di Coltorondo, m. 2497, sulla catena delle Alpi di Fassa; a sud questa catena, dal Coltorondo al M. Colbricon, m. 2604, per poi scendere nella Conca di S. Martino di Castrozza e risalire fino al Gruppo delle Pale di S. Martino; a est il Gruppo delle Pale fino al Passo di Vallés, m. 2032, e il vecchio confine fra Trentino e provincia di Belluno, fino press'a poco alla Cima di Valfredda, m. 2998; a nord la catena che da quest'ultima cima, per la Cima di Costabella, metri 2738, e il Passo delle Selle, m. 1531, si ricongiunge alla Cima Vallaccia. In questi termini la superficie complessiva è di circa 250 kmq.

Le valli parallele di S. Pellegrino e del Travignolo, con un percorso rispettivo di circa 12-17 km. e con direzione da est ad ovest, confluiscono ambedue nella Valle dell'Avisio, la prima presso Moena, la seconda a Predazzo, in Val di Fiemme.

Il torrente di S. Pellegrino nasce presso il Passo omonimo, spartiacque fra Piave e Adige; il Travignolo principia ai piedi della Cima di Vallés dal ghiacciaio del Travignolo, precipite e pauroso abisso ghiacciato, aperto quale immane spaccatura fra la parete del Cimon della Pala e della Cima della Vezzana. La conca di S. Martino di Castrozza appartiene già al bacino del Cismon, affluente del Brenta.

Si tratta dunque complessivamente di tre conche, una più dell'altra incantevole, che comprendono tra altro il versante occidentale delle celebri Dolomiti di Primiero, culminanti nel famoso Cimone della Pala metri 3186, detto il Cervino delle Dolomiti e nella cima della Vezzana.

I boschi di conifere della Valle del Travignolo e della conca di S. Martino, sono fra i più belli e i più rinomati di tutte le Alpi. Specialmente nota è la foresta di Paneveggio, nella quale non è raro trovare abeti colossali, perfino di 50 metri di altezza. Questi magnifici boschi, possesso un dì dei principi tridentini, appartengono ora in parte all'Erario forestale austriaco, il quale li sorvegliava con estremo rigore, a mezzo di una speciale amministrazione residente in luogo. Le estese proprietà governative della Valle del Travignolo e della conca di S. Martino erano anche bandite di caccia ed in esse si moltiplicavano caprioli, galli cedroni e molti selvatici, i quali da qui si spandevano poi nelle valli vicine. La cura del bosco era estrema. I numerosi villeggianti di S. Martino di Castrozza ricordano tutti che da questo gruppo di alberghi per salire al Passo di Rolle, il bestiame era costretto a percorrere un'unica via, spoglia di piante e tagliata nella foresta in diritta linea, in maniera che non potesse in alcun modo esercitarvi il pascolo abusivo. Dappertutto ove si facevano radure o diradi, le giovani pianticelle rimessevi erano difese, finchè avessero un'altezza sufficiente, ciascuna da una gabbia di legni solidamente incrociati.

Sui monti di S. Pellegrino e sulle Alpi di Fiemme non sono infrequenti i camosci ed altra selvaggina d'alta montagna. Mancano invece intieramente gli orsi, ospiti costanti delle valli del Chiese.

Sotto Paneveggio il Travignolo attraversa una splendida regione di prati, chiamati « la Bellamonte ». Prati magnifici di montagna, ricchi di molte specie di piante rare, contiene pure la Valle di S. Pellegrino. I pascoli della Costabella nel mese di luglio, quando cioè la maggior parte delle specie alpine sono in fioritura, formano un tappeto multicolore, che per il botanico è un vero paradiso.

Il Travignolo ed i suoi affluenti che scendono dalle balze del Gruppo C. di Cece-Col-

bricon formano numerose cascate e rapide che, se per l'imponenza non sono certamente paragonabili a quelle della Val di Genova, sono invece insuperabilmente pittoresche, per la magnifica, foltissima vegetazione che le incornicia mirabilmente e quasi le dissimula all'avido occhio del turista.

I monti poi che delimitano a nord la regione, conosciuti sotto il nome di Gruppo dei Monzoni, sono celebri per la ricchezza di minerali che contengono e per la diversità delle rocce dalle quali sono formati. È un terreno classico di ricerche per il geologo ed il mineralogista.

Le due valli di S. Pellegrino e del Travignolo, per quanto non abbiano la grandiosità di linea della Val di Genova e della Val di Fumo, sono però straordinariamente belle e per la loro vegetazione furono assimilate a dei magnifici parchi inglesi.

La meravigliosa ricchezza e bellezza dei boschi nelle valli del Travignolo e del Cismon è completata da quella così diversa, ma non meno grande, del gruppo dolomitico delle Pale di San Martino. È un centro dei più celebrati per le cuspidi acutissime, le pareti spaventevoli, la scenografia inarrivabile di grandiosità, che dal Passo di Rolle si dispiega fin oltre San Martino di Castrozza.

È su questo muraglione gigantesco, che albe e tramonti dipingono colori inverosimili; è sul mare burrascoso di campanili e guglie e creste e nei burroni senza fondo, che la natura sembra mostrare le sue forze incommensurabili in forme ardue e inattese.

La Viezzena, la Cima di Lusia e lo stesso Passo di Lusia, assai più accessibile, sono dei magnifici punti di vista su di una corona meravigliosa di guglie e pareti dolomitiche, sulle quali signoreggia la cuspide inverosimilmente sottile del Cimon della Pala.

Le comunicazioni, a motivo del numero già grande di turisti che visitava le valli del Travignolo e del Cismon, recandosi specialmente dal nord (Bolzano) a S. Martino di Castrozza, erano facili e ben regolate da servizi d'auto pubbliche. La strada « erariale » da Predazzo per Paneveggio a S. Martino e Fiera per il Passo di Rolle era ben tenuta.

La Valle di San Pellegrino è dotata di una camionabile che continua poi al di là del Passo omonimo. Un'altra strada e buoni sentieri mettono in comunicazione la Valle di San Pellegrino con quella del Travignolo e in genere vi sono un po' dappertutto sentieri ben tenuti.

Anche qui la guerra ha portato cambiamenti importanti e si sono costruite carrozzabili che diventeranno preziose pel turismo, se non saranno abbandonate.

Nei confini del presunto parco vi erano gli alberghi numerosi di San Martino di Castrozza, bruciati dagli austriaci prima della loro ritirata nel 1915, altri, piccoli ma abbastanza buoni, si trovavano alla Bellamonte, a Paneveggio, a Lusia, a San Pellegrino. Erano alberghetti alla tedesca, cioè, ad essere sincero, più puliti, più evoluti e più soddisfacenti della maggior parte dei nostri. Nel gruppo delle Dolomiti di Primiero la S. A. T. aveva recentemente ingrandito il Rifugio della Rosetta, frequentatissimo.

Frequentatissimi altri due Rifugi nella parte meridionale del Gruppo, il Rifugio Pradidale ed il Rifugio Canali del C. A. austro-tedesco, ed il Rifugio del Mulaz del C. A. I. nella parte settentrionale, situato in prossimità del vecchio e iniquo confine. Facilitavano all'alpinista l'accesso al magnifico ed interessantissimo Gruppo. Meno frequentato era la Capanna Monzoni, nel gruppo omonimo, situata in prossimità del già citato passo delle Selle, confine settentrionale del progettato parco.

Parte del terreno nella Valle di Travignolo e nella conca di San Martino è di proprietà erariale e diventerà quindi, si suppone, di demanio governativo italiano. Amministrativamente la parte media e inferiore della Valle del Travignolo appartiene al Comune di Predazzo in Val di Fiemme. Il resto è della comunità generale di Fiemme, consorzio speciale di amministrazione specialmente forestale, formato dalla maggior parte dei Comuni della Valle ed anche di qualche privato.

La parte superiore del Travignolo e la conca di S. Martino fa parte amministrativamente dei comuni di Primiero, ma la proprietà del suolo è in gran parte dello Stato.

La Valle di San Pellegrino fa parte del Comune di Moena in Val di Fiemme e di Soraga in Val di Fassa, i quali hanno anche vaste estensioni di suolo di loro proprietà.

***

La creazione di questi due parchi apporterebbe ben piccole restrizioni ai possessori attuali del territorio e si limiterebbe, in fondo, alla proibizione della caccia e a una saggia disciplina forestale.

Per converso il numero dei turisti verrebbe accresciuto di molto, postochè comunicazioni già create durante la guerra, o di poca entità da creare ora, e qualche organizzazione di alberghi, permetterebbero di penetrare nel cuore di regioni alpine della maggior bellezza, mantenute in quel romantico stato di solitudine selvaggia, che è uno dei loro caratteri più salienti.

Magnifiche riserve di selvaggina si formerebbero rapidamente, massime se aiutate con opportune, facili disposizioni per favorire la riproduzione. Queste riserve sono una vera necessità in un paese di caccia libera come l'Italia e diffonderebbero nelle Alpi nuclei numerosi e continuamente rinnovantisi di riproduttori.

Quanto ai boschi, i parchi contribuirebbero alla loro difesa con provvedimenti perentori, facili oggi in paesi che già ne hanno un vero culto, ma dove presto senza dubbio penetrerebbe, dietro il miraggio del denaro, la barbara scure demolitrice, che in un giorno distrugge il prodotto dei secoli, senza che più sia possibile ricostituirlo.

La proposta Pedrotti appare degna della massima considerazione. Ben volentieri l'abbiamo portata alla discussione pubblica, e l'accompagniamo con fervidi voti di fortuna.

L. V. BERTARELLI.

Le fotografie di questo articolo sono state gentilmente favorite dal dott. cav. uff. Agostino Ferrari.

GLI ISOLATORI DELLE LINEE ELETTRICHE.

Lungo tutte le strade del Regno, ragazzi ed adulti prendono di mira, a colpi di sasso e spesso di fucile, gli isolatori delle linee telegrafiche, telefoniche e di trasporto di energia elettrica: rovinano e distruggono, senza una scusante, ciò che è fonte di bene per tutti.

Basta percorrere un tratto qualunque di una qualsiasi strada provinciale, per constatare che i fili telefonici sono appoggiati a mozziconi di porcellana tormentati dai colpi di sasso. I grandi isolatori delle linee ad alta tensione, per quanto offrano maggior bersaglio, sono più difficilmente raggiunti dai sassi, perchè situati a maggior altezza sul suolo, ma in questo caso è il fucile da caccia che assolve il compito con esito più sicuro. E, dico subito, ciò accade anche oggi nei territori ora liberati su linee faticosamente rimesse in funzione.

L'atto inconsulto contro gli isolatori, che si ripete e si perpetua in tutte le regioni, è una piaga dolorosa e vergognosa. Tutti gli italiani devono, nei limiti della loro attività, cercare di estirpare la mala pianta.

Mi si dirà, che tutto ciò è segno di cattiva educazione, che il male è profondo; ebbene ragione di più per combatterlo con ogni mezzo.

La distruzione di questi innocenti pezzi di porcellana dai quali dipende la trasmissione della parola e la distribuzione della luce e della forza, è delitto che non ha attenuanti.

Prima che la guerra illuminasse anche i più ciechi, si riteneva dai più che l'educazione e le sue conseguenze fossero in rapporto diretto con l'analfabetismo, colla coltura, tanto per usare una parola disgraziata. Niente di meno vero. Un esempio: In Norvegia gli isolatori sono rispettati.

« Si capisce », mi diceva un amico, « l'analfabetismo è là ridotto al minimo ». Per il momento ho accettato la spiegazione, ma poi ebbi occasione di constatare che gli isolatori erano risparmiati anche in Bulgaria ed in paesi ancora più giù nella scala del progresso. E allora?

Torno là, da dove sono partito: È questione di educazione. Dalla scuola, bene intesa e ben fatta, si deve attendere molto. Intanto, ciascun cittadino italiano educato (perchè purtroppo ve ne sono anche di maleducati) deve personalmente, ogni volta gli capita, fare opera di raddrizzamento morale. Sarà azione noiosa, qualche volta, ma necessaria.

Questi distruttori di porcellana, sono gli stessi che rompono i vetri dei fanali pubblici, danneggiano i cartelli del Touring, deturpano col carbone o col gesso i muri appena ripuliti, e potrei aggiungere, poichè il fenomeno è sempre quello, sono gli stessi che scrivono il loro nome e cognome sui monumenti, nei gabinetti di decenza, e nei santuari; dappertutto insomma dove meno si deve.

I Soci del Touring sono molti, mi auguro che il loro numero aumenti ancora e la loro azione benefica si diffonda. Più lentamente, ma in modo duraturo, si farà sentire la scuola rinnovata, che, speriamo, ci saprà foggiare ragazzi ed uomini migliori.

Intanto richiamo l'attenzione di tutti sulla necessità urgente di provvedere perchè gli isolatori delle linee elettriche siano risparmiati.

GINO REBORA.

I TRASPORTI AEREI E L'INDUSTRIA ALBERGHIERA

Un inciso d'un mio articolo (1) diceva che la via aerea adottata su un certo percorso può consentire l'economia d'un giorno d'albergo, e mi procurò l'obbiezione seguente: che cioè l'avvento dell'aeronavigazione itineraria avrebbe danneggiato gli albergatori, essendo ovvio che dal momento in cui un giorno basterà per un viaggio che ora ne richiede tre, ognuno se ne tornerà a dormire a casa sua. Se ciò fosse vero, gli albergatori dovrebbero essere rovinati da un pezzo, cioè fin dall'istituzione dei diretti notturni: la via aerea non li potrebbe più danneggiare, dunque: ma siccome non sono affatto rovinati, e seguitano a fare affari buoni, parallelamente coi diretti notturni e colla Compagnia dei Vagoni-letto, vuol dire che ciò non è vero e che seguiteranno a fare affari buoni, parallelamente colle Compagnie di navigazione aerea.

Si badi che io non parlo qui solamente degli alberghi grandissimi o di lusso, benchè di essi sia l'avvenire, benchè essi soli o quasi meritino il nome d'industria, e non di sfruttamento empirico del passeggero. Ma tengo a dimostrare che nessun nocumento avrà la classe dalla nuova via di scambio, non solo, ma ne ritrarrà vantaggio grandissimo, anche a prescindere dalla considerazione generale che l'accelerazione cronologica dei mezzi di trasporto provoca un'intensificazione, una tonificazione della vita universale da cui deriva una maggiore ricchezza per tutti ed in particolar modo per quelli che, come gli alberghi, sono proprio sulle rive del fiume *traffico*.

Intanto, è chiaro che la clientela delle aeronavi sarà anche clientela di alberghi, se non proprio di lusso, almeno di una certa classe, quindi ristretta, ma essenzialmente ricca. E se qualcuno vi sarà che userà del minor tempo impiegato nel viaggio *solo* per un più pronto ritorno, altri vi sarà, invece, che quel vantaggio devolverà ad un maggior soggiorno. È lecito credere che le due categorie si compensino: ma — mentre la seconda, dal punto di vista alberghiero, produrrà sempre i tranquillanti *arrangements* (oh, locandieri italici, quando sostituirete questo orrore con una locuzione italica quanto voi?) — la prima, abolendo forse qualche soggiorno ma abbreviando e moltiplicando soggiorni-persona, moltiplicherà pure quella farragine di piccoli redditi che non dipendono dal tempo ma dal numero di soggiorni-persona e che devono costituire una quota non indifferente nei cespiti alberghieri. Se qualcuno, qualche volta, potrà disertare l'albergo viaggiando per aria, mi sembra che questa diserzione sarà compensata, e largamente, dalla solita clientela *creata*, cioè dai viaggiatori che, sanza l'abbreviazione sensibile del viaggio, non si sarebbero mossi.

Inoltre, occorre pensare che noi, per inveterata abitudine, consideriamo solo le grandi città del nostro territorio metropolitano, dall'una all'altra delle quali si può quasi sempre recarsi in una notte di ferrovia. Coloro quindi che in ferrovia avrebbero viaggiato

(1) *Le Vie d'Italia*, agosto 1918: « Le Vie dell'Aria » *I viaggiatori*, Gino Bastogi.

di notte, e che preferiranno dormir nel loro letto, e fare un breve giro dalla mattina alla sera, non sono clientele perdute, per la buona ragione che prima non esistevano più di adesso, come clienti.

Ma quando i velivoli potranno navigare di giorno e di notte, e senza trasbordi, quando cioè saranno abbastanza resistenti, *anfibi*, e forniti di mezzi sicuri di orientarsi nelle tenebre e nella nebbia, si apriranno nuovi sbocchi alla vera industria dell'albergo. Poichè, è chiaro, il viaggiatore che sarà arrivato in volo a Rodi in 24 ore sarà certo un viaggiatore di prima classe e vorrà trovare colà conforto adeguato: non solo, ma sarà raro, rarissimo, che non si fermi proprio che la giornata.

Questo per i viaggiatori d'affari. E quelli per diporto? L'aeroplano ridurrà al minimo la perdita di tempo pel trasporto, e porterà al massimo, creerà addirittura per molta gente il diletto intrinseco del viaggio stesso. Donde maggior tentazione di andar lontano, e desiderio, per le persone occupate che pochi giorni possono dedicare ad un viaggio di piacere, di farlo alla prima occasione: senza il mezzo aereo, costoro si sarebbero probabilmente limitati ad un semplice riposo in città od a passeggiate nei dintorni, non valendo proprio la pena di passare in viaggio quattro giorni su sette di libertà, per goderne tre a Palermo od a Ragusa.

La domenica, ad esempio, anche col « sabato inglese », non basta per andare, d'estate, a respirare qualche metro cubo d'aria frizzante di ghiacciaio al Giomein od a Gressoney, o, d'inverno, a scaldarsi al buon sole od al... bel giuoco di Montecarlo e di Bordighera. Quando invece per offrirsi tal godimento basteranno poche ore di dilettosissimo volo, quanta gente stanca di sei giorni di lavoro assorbente non vorrà pagarsi questo lusso, dopo tutto non molto più costoso d'una corsa in automobile?

Gli albergatori di quei luoghi di delizia faranno ottima cosa ad organizzare, d'accordo colle società vettrici, delle corse speciali in partenza dai grandi centri, per esempio il sabato alle 14, e di ritorno al lunedì, verso l'ora dell'apertura degli uffici. La clientela non mancherà, e saranno certo più frequenti i *bis* e i *ter* che le corse a vuoto.

Ma il velivolo commerciale non porta solo viaggiatori: esso porta anche merci e posta. La clientela elegante di Salsomaggiore sarà ben disposta a pagare un prezzo suscettibile d'un largo margine di utile, una bella trota salmonata del Cenisio, od i datteri di Tripoli, arrivati, quella, ancora ammiccante dagli occhi rotondi, questi con la ferita ancor umida del gambo reciso: e ciò che è vero per Salsomaggiore, lo sarà a più forte ragione per tutti gli alberghi ed anche per i ristoranti delle città, i quali, avendo il mezzo di servir meglio e più raffinatamente la loro clientela, potranno anche sfruttarla meglio, con maggiore soddisfazione di entrambi.

La posta portata rapidamente per aria, poi, concederà ai capi d'azienda in ispecie, a tutti in genere, il modo di essere a contatto epistolare tempestivo con gli affari e con le famiglie, contatto che ha ben altro valore di quello telegrafico: donde una serenità di spirito che incoraggerà i prolungati soggiorni in un luogo che piace.

C'è poi parecchia gente che detesta la ferrovia, ed una quantità che soffre il mare. Non manca chi dice che, in determinate circostanze, si soffre anche per aria. Ammettiamo che sia vero, per quanto non sia dimostrato. Ma è certo che si soffre per un tempo cinque volte minore, senza dire che fra aviatori ho sentito parlare di disturbi simili come di casi eccezionali, mentre i marinai ne parlano come di cosa ordinaria, e che i grandi apparecchi sono molto più stabili dei piccoli. Ecco dunque tutta una categoria di persone che si servirà dell'aeroplano, e se ne servirà volentieri, dando lavoro agli alberghi, mentre non si sarebbe servita che in caso di necessità della ferrovia e in caso di estrema necessità della nave: e chi arriva d'ottimo umore dopo una meravigliosa traversata aerea, è molto più disposto a godersi ed a pagar caro i comodi d'una buona lolocanda, i piaceri d' una buona tavola, che non un disgraziato, il quale, arrivando colle reni rotte o collo stomaco pesto, non pensa che a ficcare la sua miseria fra un materasso e una coltre.

In particolare, gli abitanti di tutta la Dalmazia italiana, da Fiume in giù, dovranno traversare il mare se non vorranno sottostare all'enorme perdita di tempo del giro ferro-

viario per Trieste e Monfalcone. Una rete aerea, con apparecchi anfibi, che congiunga rapidissimamente Fiume, Zara, Sebenico, Spalato (gli Dei accolgano il voto!) con le grandi città della penisola, incoraggerà grandemente a viaggiare: e quanti saranno i dalmati, quanti gli italiani che, anche senza affari, non vorranno conoscere gli uni la patria con tanta fede e tanta pazienza invocata, gli altri le terre agognatissime? E vederle insieme, come due sponde di uno stesso lago, unite, non separate dall'Adriatico tornato alfine golfo di Venezia? Ciò non sarà possibile che con l'aeroplano, che volerà possente e ruggente, come il leone alato dell'Evangelista, fra le due sponde sorelle.

E fin qui, credo di aver dimostrato come il velivolo, mezzo ordinario di locomozione regolare, non porti nocumento ma vantaggio all'industria alberghiera italiana, nelle sue relazioni con la clientela italiana. Ma le comunicazioni aeree, persisto nel ripeterlo, saranno di lunghissimo corso o non saranno. La traversata dell'Atlantico non tarderà molto ad essere industrialmente possibile, e forse anche prima lo saranno la traversata nord-sud dell'Africa, e le due grandi dorsali che, per forza di cose, dovranno congiungere l'Estremo Oriente e l'Australia col centro d'attrazione del mondo, che è il bacino del Mediterraneo.

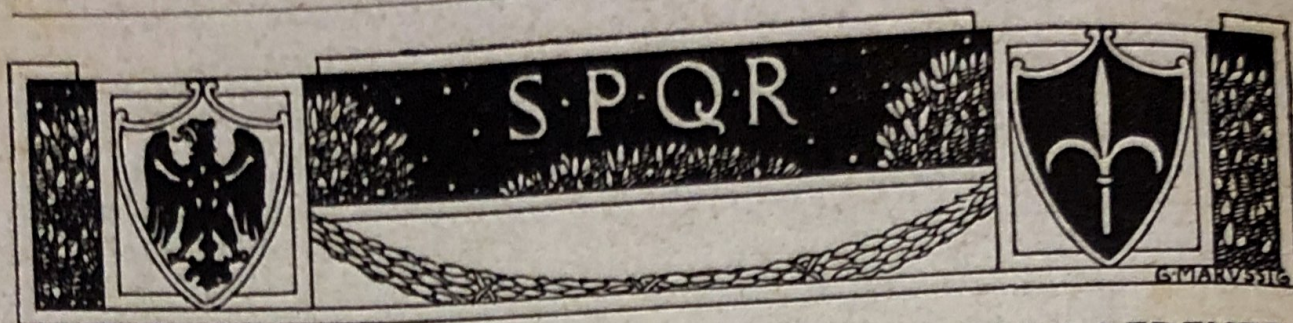
Se quanto ho detto prima è vero per viaggi abbreviati di ore e di giorni dalla via aerea, dovrà esserlo *a fortiori* per viaggi abbreviati di settimane e di mesi. Sì, di mesi, se da uno stabilimento dell'Alto Congo occorrono ora cento giorni per arrivare in Europa, e ne occorreranno tre prendendo la linea aerea che, per il lago Ciad ed il deserto Libico, approderà in Italia. Ed ecco assicurato agli alberghi d'Europa — e fra essi più agli italiani, essendo il viaggio in Italia in cima ai desiderî di tutti — una clientela che non avrà altro in mente se non di rifarsi dei lunghi mesi trascorsi nelle paludi, nelle foreste, nelle miniere, facendo circolare allegramente il danaro guadagnato più con sacrifici d'indole voluttuaria e risparmio di forza che con fatica. Allora, invece di un congedo di un anno su tre o quattro, i pionieri ne avranno di un mese, poniamo, ogni sei o dodici mesi, ed il tempo che ora si spende nel viaggio sarà nettamente guadagnato.

La ricchezza d'ora è nulla in confronto con quella avvenire, poichè sarà appunto l'aeronave che renderà effettive ed attive le enormi ricchezze potenziali di tutti i paesi inesplorati, importandovi ed importandone facilmente e rapidamente lavoratori, posta, merci speciali, avvicinandoli in modo reale al focolare della civiltà, poichè in definitiva, la sola distanza che conta è la *distanza-tempo*.

Coi pionieri, si abbatteranno a stormi sull'Europa tutti i ricchi lavoratori delle due estreme propaggini di civiltà europea che sono il Sud Africa e l'Australia, tutti quelli dei tre grandi serbatoi della vecchissima civiltà orientale, l'India, la Cina, il Giappone. Gettati attraverso l'Atlantico i ponti ideali dell'aeronavigazione, appoggiati l'uno a Madera e l'altro al Capo Verde, anche i *yankees* e i Porteñi, i minatori della California ed i coltivatori del Brasile ingrosseranno la falange, allargheranno il fiume d'oro che verrà, in buona parte, a metter foce nelle casseforti dei mastodontici alberghi-industria: e (non lo ripeterò mai abbastanza!) i nove decimi di questi clienti senza il mezzo aereo, *non sarebbero venuti*.

Questo è il roseo avvenire che la via aerea ammanisce all'industria alberghiera: ma le imporrà anche parecchi doveri, poichè una clientela di primissimo ordine, come quella che arriverà in volo, sarà carica di pretese come di denaro. Non è più ufficio mio indicare questi doveri: gli specialisti li conoscono meglio di chiunque, e sanno che il denaro speso a soddisfarli rende molto più che il denaro risparmiato trascurandoli.

In definitiva — l'unica distanza reale, l'unica sensibile ai dì nostri, l'unica spaventosa essendo la distanza-tempo, poichè è la sola commisurabile con la vita, fatta di tempo — molto più gente viaggierà, quando il viaggio durerà meno. Dal minor tempo perduto scaturirà la vita più intensa, la sua maggior messa in valore, il maggior guadagno, la maggior possibilità di spesa: e siccome chi può spendere traduce in gran parte il suo denaro, quando viaggia, in agi ed in comodi, questo denaro andrà in gran parte agli albergatori; almeno a quelli che se lo sapranno accaparrare; che sono, in conclusione, quelli degni di vivere.

GINO BASTOGI.

PER LE MANIFESTAZIONI SPORTIVE NELLE TERRE REDENTE.

Nessuno ignora l'altissima funzione esercitata dallo sport durante gli anni del servaggio nelle terre ora redente, per mantenervi viva la fiamma del patriottismo ed alimentarla con quelle poche forme di attività che l'oppressione degli Absburgo consentiva.

Basterà qui accennare, a titolo d'esempio e di gloria, all'opera della Società degli Alpinisti tridentini e a quella della Società Alpina delle Giulie.

Era doveroso che l'Italia non tardasse a dare segno della sua riconoscenza e della sua ammirazione allo sport redento, e si adoperasse per la fusione fraterna di quelle energie patriottiche e sportive con quelle della madrepatria. La bella iniziativa fu presa dalla *Gazzetta dello Sport*, che convocò in Milano a Palazzo Marino, il 22 dicembre scorso, i rappresentanti di tutti gli enti sportivi italiani e delle loro Federazioni per concretare un solenne omaggio nazionale ai confratelli del Trentino, dell'Istria e della Dalmazia.

La riunione approfondì il concetto degli organizzatori e la discussione riuscì laboriosa, come era naturale, per il grande numero e la disparità delle Associazioni rappresentate. Ma essa raggiunse il suo scopo, affermandosi massimamente su tre capisaldi, a cui dovrà ispirarsi il grande omaggio sportivo.

Prima di tutto fu stabilito, con entusiastica concordia, di perpetuare con segni tangibili, da porre a Trento ed a Trieste, il ricordo dell'opera tenace, eroica, gloriosa compiuta dallo sport irredento per il supremo scopo dell'unità della Patria, eternando insieme la riconoscenza dell'Italia verso i suoi figli che a quell'opera si diedero con sì devoto entusiasmo e con tanta abnegazione.

Si convenne poi di disciplinare e coordinare le manifestazioni sportive già concretate o che si concreteranno dalle varie Società per rendere un omaggio d'indole più propriamente sportiva alle terre redente, armonizzando le varie manifestazioni tra loro e in ordine di tempo, in modo che non s'intralcino ma si giovino a vicenda.

Per terzo punto — e questo richiederà un lavoro più assiduo e prolungato, che non dovrebbe anzi mai più cessare — fu votata una più organica e duratura unione degli sforzi di tutti gli enti sportivi per la difesa e la messa in valore delle molte bellezze e delle svariate ricchezze naturali delle nuove terre, vigilando per salvaguardare le popolazioni dai probabili tentativi di infiltrazioni che gli stranieri, forti d'avere spadroneggiato per tanto tempo in quelle regioni nostre, non mancheranno certo di perpetrare ai nostri danni.

Questi tre principî, posti con chiarezza e con limpido senso di praticità, sono un bellissimo inizio, al quale si informerà la manifestazione di italianità, che speriamo possa riuscire entusiastica e fattiva: il nostro sport si mostrerà così all'altezza delle sue più grandi finalità sociali, patriottiche ed economiche.

Non rimane quindi, in attesa, che di formulare il più vivo augurio che la concordia tra le varie Società, così diverse tra loro per indole e per importanza, si stabilisca, dopo le naturali discussioni, e si consolidi nella cordiale buona volontà che il patriottismo infonderà senza dubbio in tutti i partecipanti.

Il T. C. I. — che già stanziò fino dal 1915 la somma di L. 30.000, per condurre i propri Soci ad un pellegrinaggio d'affetto e di riconoscenza nelle nuove Provincie, pellegrinaggio pel quale ha già iniziato gli studi di attuazione — non può che aderire in massima ad una iniziativa che si prefigge scopi tanto elevati.

STUDIO CINEMATOGRAFICO DEI MOVIMENTI DI UNA DATTILOGRAFA (METODO GILBRETH).

"PRODURRE MOLTO, PRODURRE ECONOMICAMENTE"

Il Ministro del Tesoro, prospettando alla Camera dei deputati l'immane complesso di problemi che la recente guerra ha creato e che sarà giuocoforza affrontare, ha riassunto in certo modo il suo pensiero circa la possibile soluzione di essi. « Il problema della produzione — egli ha detto — sovrasta tutto: bisogna produrre di più, produrre meglio, produrre più economicamente ».

Per verità non è difficile ammettere che solo da una produzione la quale si prefigga di raggiungere il massimo effetto utile col minimo impiego di lavoro, sarà possibile ottenere che vengano riparati i vasti danni economici che ai vincitori non meno che ai vinti ha lasciato in eredità la lunga ed aspra guerra che testè combattemmo. Soltanto, la maggior parte di noi leggendo le parole del Ministro si sarà chiesta costernata come possa essere possibile produrre di più e più economicamente di quel che oggi non si faccia, posto che, insito com'è nell'umana natura che si cerchi di ottenere il massimo profitto lavorando il meno possibile, nessuno certo si diverte a far del lavoro improduttivo, pel semplice gusto di lavorare.

Eppure, nonostante tale profonda convinzione generalmente e intimamente radicata, si può lavorare meglio, più economicamente e più produttivamente di quel che non sia stato consueto di fare sin qui. È infatti incredibile, e nessuno giungerebbe a imaginare, quanto lavoro improduttivo compia un uomo anche quando è convintissimo di non sprecar mai tempo, nè fatica, se non vi fosse stato chi s'è incaricato di dimostrare con rigore matematico e con ineccepibile severità di indagine che anche la macchina umana ha bisogno di essere manovrata e guidata colla stessa, ed anche con maggiore oculatezza, di ogni altro meccanismo.

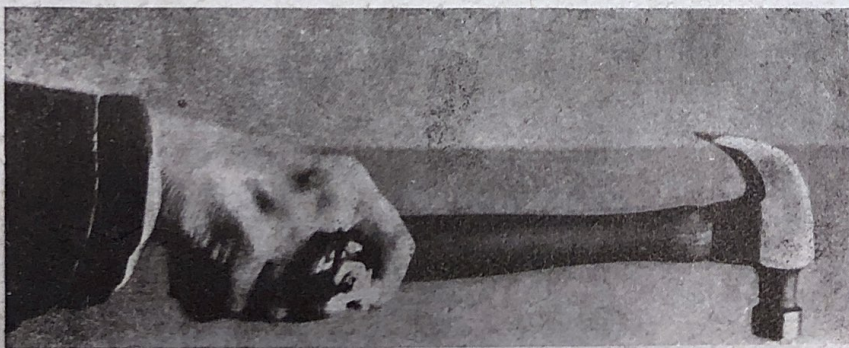
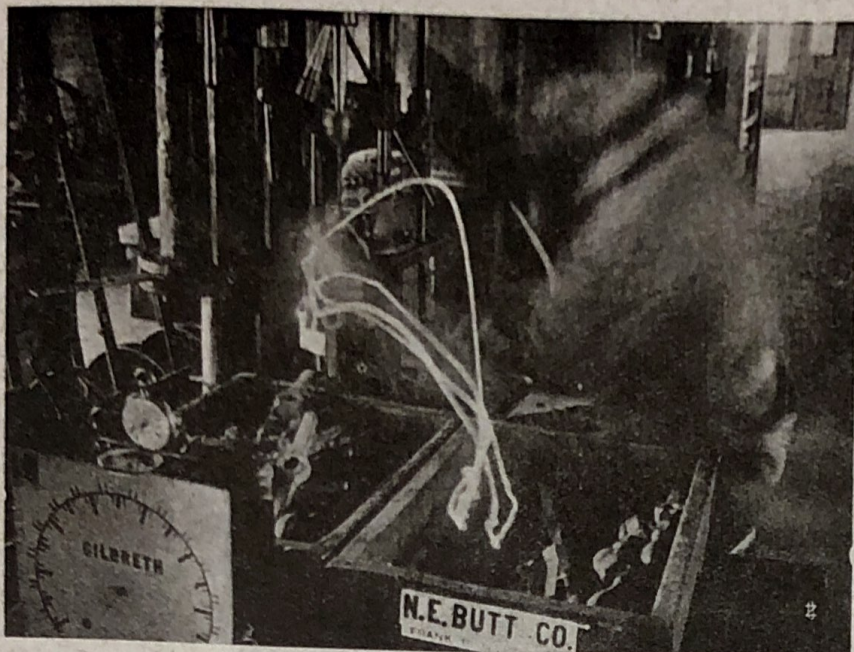
Fu anzitutto l'ingegnere americano Federico Taylor che, dopo lunghe e minuziose osservazioni durate cinque lustri, potè primamente formulare nel 1903 le leggi del lavoro industriale e dell'organizzazione scientifica di esso, leggi delle quali fece senz'altro applicazione alle sue officine di Filadelfia. Il Taylor nelle sue esperienze e nei suoi studi non aveva altra mira che quella di render meno faticoso il lavoro, sostituendo il lavoro manuale col lavoro meccanico ogniqualvolta ciò risultasse possibile, e migliorando le condizioni di quel lavoro manuale che ancora fosse inevitabile.

I MOVIMENTI DELLA MANO D'UNO SCRITTORE, STUDIATI PER MEZZO D'UNA PICCOLA LAMPADA ELETTRICA I CUI MOTI SONO RIPRODOTTI FOTOGRAFICAMENTE.

Il Taylor determinava anzitutto il minimo tempo necessario per eseguire un determinato lavoro. Scelti quindici abili operai, provenienti da diverse officine, egli studiava la serie delle operazioni che ciascuno di essi compiva per raggiungere lo scopo: per ciascuna operazione registrava il tempo ad essa necessario, poi eliminando, col confronto dei vari operai, i gesti lenti e inutili, le perdite di tempo, tutto insomma il lavoro improduttivo, otteneva la successione dei gesti più rapidi e più atti all'intento, e di qui ricavava le modalità più acconce per la fabbricazione di quel determinato oggetto.

Alla libera fantasia individuale per cui ogni lavoratore stabiliva a suo talento come gli convenisse eseguire un determinato lavoro, si veniva così a sostituire il rigore scientifico. Primo risultato ed assai convincente: manovali che prima trasportavano 12 a 15 tonnellate di pezzi da fusione al giorno, adottando invece i gesti ed il ritmo indicati col metodo Taylor poterono muoverne fino a 48 al giorno. Il Taylor andò oltre e studiò problemi sempre più complessi: così, ad esempio, la condotta delle macchine utensili, questione che il Taylor non potè risolvere che dopo dieci anni di indagini, tanto grande era il numero degli elementi variabili che essa includeva; come: velocità della macchina, posizione dell'operaio e via via. La tenacia dello scopritore potè ciononostante raggiungere lo scopo: ed ora nelle officine che hanno adottato il sistema Taylor non si colloca più senz'altro l'operaio dinanzi alla macchina fidando solo nella sua sagacia e nella sua intelligenza, ma lo si istruisce ben altrimenti: «adottando la tale posizione, usando il tale utensile o il tal gesto invece di 3 pezzi ne eseguirai 30 in un'ora e farai la stessa fatica». Che cosa si vuole di più convincente?

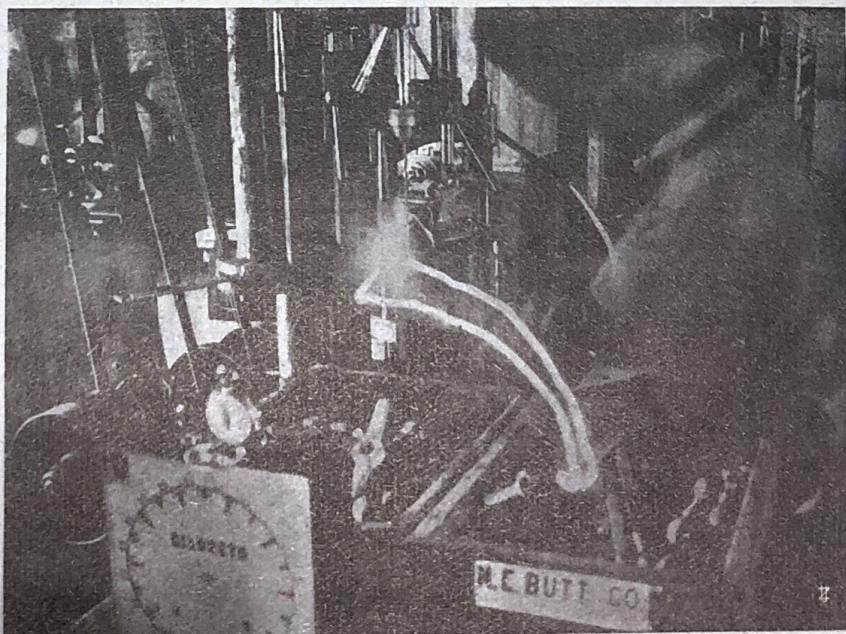
* * *

Naturalmente il metodo del Taylor si diffuse con molta rapidità, specialmente in America, dove si è formata una vera scuola di sperimentatori, che hanno perfezionato ed integrato il primitivo sistema, applicandolo ai più diversi problemi dell'organizzazione delle officine. È chiaro com'esso possa applicarsi non solo nel fissare le leggi del massimo rendimento dei vari processi industriali, determinando l'uso e la disposizione più convenienti delle macchine, l'economia dei movimenti dell'operaio, la quantità del tempo che va perduta per difetto di coordinamento dei vari movimenti e delle varie lavorazioni, ma altresì

APPLICAZIONE DELLA LAMPADA ELETTRICA ALLA MANO D'UN OPERAIO.

TRACCIA LUMINOSA DEI MOVIMENTI DELLA MANO SINISTRA D'UN OPERAIO INESPERTO, AL TRAPANO.

come il metodo consenta di scegliere gli uomini meglio adatti alle diverse industrie, sviluppando così, e rendendo effettivamente utili, capacità che sarebbero rimaste latenti ed infruttuose.

Alcuni esempi illustreranno viemeglio quanto abbiamo esposto. Ecco un muratore che eseguisce un tratto di muro. Tutti crederebbero che simile lavoro, da lunga serie di secoli ormai invariato, abbia raggiunto il massimo limite di economia e di perfezione. Invece l'indagine incomincia a stabilire che coi procedimenti in uso occorrono diciotto gesti per eseguire il muro. Analizzando quei gesti si trova che, con qualche modificazione e qualche trasformazione degli strumenti da lavoro, essi possono ridursi a cinque.

Si determinò anzitutto qual fosse l'altezza più conveniente per collocare la scorta di mattoni e di malta: poi si adottò un'impalcatura mobile portante una tavola sulla quale il garzone disponeva i mattoni. Man mano il muro si alzava un manovale alzava l'impalcatura all'altezza conveniente in modo che il muratore non dovesse nè alzarsi nè abbassarsi per prendere mattoni e malta. Inoltre i mattoni non venivano scaricati alla rinfusa, ma scelti e classificati fino dall'arrivo in cantiere e disposti ordinatamente su telai, così da offrire all'operaio la loro faccia migliore. Un manovale metteva man mano questi telai a portata del muratore presso la malta, talchè questi non aveva che a stender la mano per prendere i mattoni senza aver bisogno di esaminarli e rigirarli in tutti i sensi avanti di posarli.

Conclusioni altrettanto interessanti sono quelle a cui è giunto Jules Amar studiando, anche sotto il rispetto fisiologico, diverse lavorazioni. Ecco, per esempio, le leggi del massimo di produzione con fatica minima per l'uso della lima. Riferiamo testualmente: « Il corpo dell'operaio deve essere verticale, senza rigidezza, distante 20 cm. dalla morsa e avente quest'ultima al livello dell'ombelico, la posizione dei piedi tale che l'angolo di apertura sia di 68° e la distanza dei talloni di 25 cm., il braccio sinistro in completa estensione e poggiato sull'utensile un po' più del braccio destro: kg. 8500 e 7500 per i loro sforzi rispettivi. I ritorni della lima devono consistere in un semplice scivolamento senza appoggio delle braccia.

TRACCIA DELLA MANO D'UN ABILE OPERAIO AL MEDESIMO LAVORO.

Infine il ritmo dei movimenti è di 70 per minuto.

« Soddisfatte tutte queste condizioni si farà seguire un lavoro di 5 minuti da un minuto di riposo completo, in cui le braccia devono cadere lungo il corpo.

« Respirazione e palpiti del cuore non subiscono allora che un aumento medio di 25 e 20 % rispetto allo stato di riposo. La fatica locale dell'avambraccio destro è sopportabile, e la fatica generale è appena rilevabile. Il lavoro massimo è almeno doppio del lavoro ordinario della grande maggioranza degli operai ».

MODELLI DI MOVIMENTI-TIPO RAZIONALI, ESEGUITI CON FILI METALLICI.

Ultimo esempio. Per il cammino in orizzontale la velocità più economica è risultata di km. 4.50 all'ora. Si possono fare allora 45 a 50 km. al giorno con riposi di 2 minuti ogni chilometro. Ciò non portando pesi. Se si porta invece un fardello di 20 a 22 kg. l'andatura che costa meno all'organismo è di km. 4.20. Il massimo rendimento si ha però per un carico di 45 kg., una velocità oraria di km. 4.80 durando il lavoro per 7 ore e mezza con riposi di 2 minuti ogni 600 metri. Un adulto da 25 a 40 anni potrà allora trasportare 45 kg. a una distanza media di 26 km. al giorno. Aumentando la velocità si riduce il percorso, qualunque siano gli intervalli di riposo.

***

Il Taylor si era limitato a studiare i mestieri nei quali poco è lasciato all'iniziativa dell'operaio, come il trasporto di minerali, di pezzi da fusione, l'esecuzione di scavi, di murature: per modo che basta già ridurre il tempo che vi si impiega per farne aumentare il rendimento. Un suo seguace, l'ingegnere Frank Gilbreth, incaricato di riorganizzare il lavoro nelle officine della New England Butt Co. di Providence (U. S.) ebbe l'idea di far intervenire il cinematografo nell'analisi delle lavorazioni.

Per esaminare le varie fasi dei movimenti egli collocò accanto ad ogni operaio un quadrante sul quale una sfera in sei secondi compiva l'intero giro. L'imagine di questo cronometro che, grazie alle suddivisioni dei secondi, dà in frazioni di $\frac{1}{2000}$ di minuto l'intervallo tra due imagini cinematografiche, si riproduce sempre accanto ad ogni operaio e permette di eliminare i gesti inutili semplificando la fabbricazione, determinando il tempo ad essa strettamente necessario. Cinematografando poi le operazioni perfezionate col metodo predetto le pellicole proiettate sullo schermo servono all'istruzione degli operai.

Il Gilbreth ottenne così di ridurre a 8 minuti e mezzo il lavoro di allestimento di una macchina che prima ne richiedeva 37 e mezzo. Bastò per questo che i vari pezzi della macchina, che prima un manuale gettava senz'altro alla rinfusa su di una tavola, d'onde il montatore poi li sceglieva man mano, fossero invece disposti su di un telaio di listelli di legno munito di uncini numerati con un numero corrispondente ai vari pezzi.

Il manovale non deve che collocare i pezzi al luogo del rispettivo numero e il montatore li trova così sottomano evitando movimenti inutili. I movimenti inutili erano stati rivelati dalla pellicola cinematografica.

Non è tutto qui: il Gilbreth volle ottenere graficamente la traccia del gesto necessario per un determinato lavoro: perciò applicò alla mano o all'organo di cui si studiavano i movimenti una lampadina elettrica. Così la traccia del movimento si rivela sulla pel-

licola come una linea luminosa. Non basta ancora: inserendo un interruttore nel circuito il Gilbreth ottiene, anzichè una linea luminosa continua, una serie di punti luminosi a intervalli regolari che misurano il tempo, nel quale un determinato gesto si è compiuto; e per mezzo di un' accensione rapida e di una estinzione lenta la scia luminosa indica la direzione del gesto, attenuandosi se il gesto è diretto in avanti, intensificandosi nel senso opposto.

I MOVIMENTI D' UN COMPOSITORE AL LAVORO (TRACCE LUMINOSE).

Infine collo studio delle pellicole allo stereoscopio il Gilbreth può, valendosi di filo di ferro, concretare diagrammi pratici dei movimenti, che possano, per chi studia l'organizzazione professionale, tornar più utili e intelligibili dei diagrammi disegnati.

***

Il maggiore rendimento delle officine ha evidentemente una ripercussione sull'aumento dei salari. Ciò è stato sperimentato ovunque fu applicato il processo Taylor. Taluno obbiettò tuttavia che tale maggior rendimento fosse a danno della salute dell'operaio. Studi diligenti avrebbero dimostrato che invece non solo dal lato igienico non si ebbe alcun pregiudizio, ma che in generale le condizioni di lavoro per cui si verifica il massimo del rendimento migliorano anche la salute dei lavoratori. Un' inchiesta condotta all' arsenale di Watertown, dove il rendimento era aumentato del 300 per 100 mostrò che la percentuale di infortuni non era aumentata che dell'8 %. Ciò perchè il metodo Taylor si prefigge sempre tra l'altro di diminuire la fatica degli operai. Economia di sforzi e ritmo nei movimenti — afferma il Gilbreth — sono i due principi, l'applicazione dei quali porta al massimo rendimento la macchina umana. Ciò, specialmente per quei lavori nei quali prepondera la forza muscolare, è certamente vero. Tuttavia nel campo dei lavoratori sussiste ancora una ostilità preconcetta all' organizzazione del lavoro secondo il metodo Taylor. Può darsi che ciò avvenga per la resistenza inerte che le masse offrono sempre alle novità, così come i lavoratori d'un tempo si opposero sempre per ragioni d'igiene, all'introduzione delle macchine, che, a tutta prima, pareva dovessero rovinar l'operaio, e invece furono uno dei maggiori coefficienti della sua elevazione. Certo però l'esperienza ormai acquisita al metodo Taylor nelle maggiori officine americane, e i risultati colà ottenuti, dovrebbero invitare a qualche riflessione e consigliare maggior ponderatezza prima di respingere senz'altro questo insegnamento che ci viene d'oltre mare.

Ma — affermano gli oppositori del Taylor — l'economia nella produzione può ottenersi per altre vie, anche senza ridurre l'uomo ad una macchina come qui si vorrebbe fare. Ecco la divisione del lavoro spinta agli estremi limiti, ecco la standardizzazione che consente vantaggi della stessa natura di quelli decantati dai fautori del Taylor! Limitiamoci a questi e potrà bastare.

La standardizzazione — usiamo pure per ora la brutta parola — offre certamente molti vantaggi economici già di per sè stessa: ma diviene conveniente con risultati maravigliosi, se essa viene integrata colla taylorizzazione — altra orribile, ma pur comprensiva parola —: ma occorre intenderci bene su quel ch'essa sia precisamente: ciò che non sarà discaro ai lettori avvenga un'altra volta.

CESARE ALBERTINI.

NOTE DI DIRITTO AEREO

La sovranità dello Stato sullo spazio atmosferico e gli interessi della aeronavigazione.

Nel numero del novembre scorso l'illustre prof. Buzzati, insegnante di diritto internazionale all'Università di Pavia e all'Università Bocconi di Milano, ha rapidamente esposti i problemi giuridici che l'avvento dell'aeronavigazione ha fatto nascere. In questo secondo interessantissimo articolo egli prospetta ed accenna all'incongruenza delle soluzioni che varî Stati hanno cercato di dare per proprio conto a quei problemi. Ne risulta chiara l'idea dello stato assolutamente embrionale in cui la pace, che dovrebbe dare tanto sviluppo alla navigazione aerea, trova disgraziatamente la legislazione aerea! E l'autore accenna a ciò che l'Italia dovrebbe fare per contribuire, essa madre naturale del diritto, all'instaurazione del nuovo diritto dell'aria.

RICONOSCERE che lo Stato estende il suo potere fin dove arriva l'uomo nell'aria non è porre una premessa contraria agli interessi della navigazione celeste? Da codesta estensione verticale della podestà d'impero dello Stato, non sono a temere troppo rigorosi divieti, regolamentazioni, limiti, inceppamenti più che sperare facilitazioni al traffico delle aeronavi?

È questa la domanda che ponevo alla fine di un mio recente articolo (1) in queste pagine, alla quale indubbiamente tutti gli aeronauti darebbero risposta affermativa.

Ricordo le parole di Giulio Besançon, segretario generale dell'Aero Club di Francia con cui, la primavera del 1914, egli protestava nel *Journal* contro ogni divieto di volare in zone determinate, contro ogni restrizione e invocava per gli alivoli libertà, libertà, la più sconfinata libertà: e con quanti aviatori abbia parlato, tutti ad una voce pretendono poter volare dove credono e dimostrano la inanità delle limitazioni, la frequente impossibilità materiale di rispettarle.

Il desiderio è ragionevole: ritengo pure io con Leone Bourgeois essere scopo principale quello «que les routes du ciel ne soient dans l'avenir que le chemin des

(1) *Le Vie d'Italia*, Novembre 1918, pag. 674 «*Il diritto aereo dello Stato sullo spazio atmosferico*» di G. C. Buzzati

échanges pacifiques et de justes rapprochements », e quindi che la maggior libertà sia garantita al traffico: ma per raggiungere nel modo più perfetto tale ideale qual'è il mezzo migliore?

Occorre anzitutto non disconoscere che lo Stato ha certe esigenze di difesa perfettamente giustificabili, alle quali va data piena soddisfazione: esigenze analoghe, anzi identiche a quelle che fecero ammettere una limitazione alla libertà del mare col riconoscere il diritto allo Stato di estendere la sua sovranità sulle acque litoranee: e inoltre che ogni Stato ha la possibilità — per quanto in misura relativa — sia con le armi da fuoco, sia mediante squadre di aeronavi, di impedire o almeno di rendere difficile o pericolosa la navigazione atmosferica.

D'altra parte va ricordato che il fondamento del diritto dello Stato a limitare, vietare o comunque disciplinare la navigazione, tanto sul mare quanto nell'aria, sta nell'interesse dello Stato a proteggere la sua incolumità: e perciò, quando sul mare sia fissato il punto oltre il quale, qualunque cosa avvenga, lo Stato non ha ragione di temerne, si è insieme determinata la estensione del mare territoriale, ossia della sovranità statuale sulle acque: ed anche là dove tale sovranità impera, cioè appunto sul mare costiero, quando avvengano fatti per lo Stato innocui, mancando per esso l'interesse ad impedirli, viene a mancare insieme il diritto a vietarli: e da ciò la regola della libertà del transito inoffensivo delle navi straniere nel mare litoraneo. Quando insomma si sia data risposta alle due domande: 1°, dove viene a mancare l'interesse dello Stato a vietare o comunque disciplinare la presenza di navi straniere? 2°, e, dentro tale limite, quali atti, essendogli innocui, esso non ha interesse ad impedire? si arriva a fissare la estensione del mare territoriale e, dentro a questo, i limiti dei diritti dello Stato.

Non egualmente invece nello spazio atmosferico, perchè, a qualunque altezza un aeroplano o un dirigibile si trovi, da questo è possibile con telescopi o teleobbiettivi scoprire quanto lo Stato sottoposto può avere interesse a tener celato, oppure col semplice getto di cose recar danno a quanto si trova sulla superficie terrena. La domanda quindi: dove viene a mancare l'interesse dello Stato a disciplinare il passaggio di aeronavi? non ha ragione d'essere, perchè il suo interesse sussiste a qualunque altezza esse si trovino; rimane invece l'altra: quali atti, essendo ad esso innocui, non devono da lui essere vietati? Vedremo tra poco quali siano i mezzi per arrivare a dar soddisfazione a tale difficile questione: per ora mi limito ad osservare come essa costituisca il vero punto di conciliazione tra gli interessi dello Stato e quelli della navigazione celeste. Quando si fosse arrivati a dare soddisfacente soluzione al problema, il primo troverebbe piena garanzia alla propria incolumità, l'altra pieno soddisfacimento alle sue esigenze, le quali sono (nè altre possono essere) il pacifico e inoffensivo trasporto di persone e di merci.

Ma, giunti a questo punto, siamo inavvertitamente anche arrivati, se non m'inganno, a confermare per altra via, quale sia il diritto dello Stato sullo spazio atmosferico: infatti se si riconosce — come a me pare incontrovertibile — che lo Stato ha interesse a disciplinare il transito delle aeronavi a qualunque altezza esso si svolga e insieme possiede i mezzi — siano pure imperfetti — per esercitare materialmente il suo potere nell'aria, si viene implicitamente a riconoscere la sovranità statuale sullo spazio superiore fino a dove si esplica l'umana attività.

Il problema poi di determinare quanto lo Stato abbia a permettere e quanto a vietare è certamente di ardua ma non di impossibile soluzione. Non dimentichiamo che i maggiori progressi della aeronautica sono di questi ultimi anni e servirono soltanto per la guerra; che i servizi pubblici di trasporto pacifico non sono mai stati organizzati se non embrionalmente; e che, quando gli alivoli volteggeranno a centinaia ogni giorno sul nostro capo, la pratica e l'esperienza contribuiranno a semplificare le molte difficoltà che ora sembrano quasi insormontabili. C'è poi tutta una serie di questioni le quali possono essere risolute fin d'ora: distinzione tra aeronavi pubbliche e private — loro nazionalità — permessi di navigazione — carte di bordo — personale della nave e condizioni che esso deve soddisfare — garanzie per la sicurezza della navigazione — atterramento e sue regole — assistenza aerea, ecc.

Ma per risolvere ogni questione — sia grande o piccina — è necessaria la collaborazione, l'intesa tra tutti gli Stati: soltanto per questa via si potranno conseguire conclusioni semplici e pratiche; il carattere eminentemente internazionale dell'aeronavigazione lo esige.

Se ogni Stato procede per conto proprio senza curarsi degli altri, il risultato sarà caotico e fatale per l'avvenire dell'aeronautica: per esserne persuasi basta un rapido sguardo alle norme adottate finora singolarmente da questa o quella potenza.

***

Trascuro di riferire quanto stabilirono le prime legislazioni in materia: quelle del 1911 del Connecticut, del Massachussetts e di Nuova York, le quali, tra altro, vietano il transito ad aeronavi non americane e a queste concedono di volare al massimo per 10 giorni sul rispettivo territorio, purchè alla partenza sieno registrate e sottoposte a rigorose misure di controllo.

Vediamo piuttosto le norme sancite in Gran Bretagna: già questa, appena aggiornata la Conferenza di Parigi del 1910, aveva ufficialmente dichiarato che « alcune Potenze desiderano conservare il diritto di chiudere le loro frontiere a certe o a tutte le aeronavi straniere quando ciò fosse loro conveniente, senza bisogno di giustificare tale proibizione ». L'idea della libertà dello spazio, timidamente enunciata nella Conferenza parigina, naufragava per ragioni doganali e politiche e specialmente per l'ossessione del popolo inglese, di fronte al nuovo mezzo di locomozione, per la sicurezza e la difesa del territorio; si temeva lo spionaggio, il bombardamento, l'invasione repentina del Regno Unito. Così nel gennaio 1911 un'agitazione febbrile si diffuse nella popolazione della metropoli che credeva aver veduto volteggiare nelle oscure notti invernali misteriosi aeroplani, immani aerostati: e le Camere, l'11 febbraio seguente, concedevano al Gabinetto estesi poteri a difesa del territorio del Regno: tra altro questa legge stabilisce che, « se un'aeronave proveniente dall'estero e navigante sul territorio britannico non si arrende agli ordini di atterrare, si debbano adoperare le armi da fuoco contro di essa ed usare ogni altro mezzo necessario per costringerla all'obbedienza: ogni funzionario dello Stato o qualunque altra persona che abbia così agito od aiutato ad agire, dev'essere fin d'ora tenuto indenne ed esonerato da qualunque accusa, penalità, azione od altro procedimento per il suo operato ».

Non meno severo, come era da prevedere, è il decreto ministeriale che sulla base della legge venne emanato il 1° marzo 1913 e del quale riassumo le minuziose disposizioni. Le aeronavi straniere sono distinte secondo che appartengono all'armamento marittimo o terrestre di una Potenza estera od a privati forestieri. Le prime non possono in nessun caso percorrere lo spazio aereo soprastante al Regno Unito ed alle acque territoriali inglesi, salvo che siano state invitate a farlo o ne abbiano ottenuto espressamente il permesso, assoggettandosi però a tutte le condizioni che loro saranno imposte. Gli aerostati stranieri privati, prima di partire per l'Inghilterra, dovranno invece ottenere una licenza degli agenti consolari inglesi residenti nello Stato di partenza e non potranno entrare in Inghilterra se non 48 ore dopo aver avuto il permesso consolare. Questo deve rigorosamente indicare il nome e il numero di registro, se lo ha, il tipo dell'aerostato, il nome, la cittadinanza e la residenza del proprietario, del pilota, di ogni membro dell'equipaggio e di ogni passeggero, la natura del carico (se c'è), la data approssimativa e il luogo di partenza, il posto nel quale si intende discendere nel Regno Unito, la destinazione e lo scopo del viaggio. Gli aviatori che intendono recarsi nelle isole britanniche in aeroplano devono darne notizia al Ministero degli Interni inglese almeno 18 ore prima del loro arrivo, indicando il luogo e l'ora in cui intendono discendere sul suolo inglese, il loro nome e la cittadinanza.

Adempiute codeste formalità preliminari non si creda di poter accedere dovunque nel Regno di Sua Maestà britannica. Il decreto impone ad ogni aeronave di qualunque specie l'obbligo di atterrare appena si trovi sopra il territorio inglese e fissa 8 tratti di coste, chiamate aree di atterramento, sulle quali esclusivamente è lecito discendere, entro lo spazio compreso tra il mare e una linea parallela calcolata a cinque miglia geografiche (9 km.) dalla costa. Appena discesi, bisogna presentarsi ad uno speciale ufficio, esibire la licenza consolare, domandare un nuovo permesso dietro pagamento di tre

sterline per gli aerostati, di una per gli aeroplani, e finalmente si è liberi di proseguire il viaggio.

Liberi? molto relativamente. Anzitutto sui palloni e dirigibili stranieri deve prender posto una persona inglese, delegata dall'ufficio speciale: nessuna aeronave può portare con sè nè apparecchi fotografici o radiografici, nè piccioni, nè esplosivi, nè armi da fuoco, nè bagagli: poi il viaggio deve essere compiuto entro il tempo e per la via determinati nel permesso, e questa deve essere segnata e percorsa in modo da evitare scrupolosamente le cosidette aree proibite. Queste sono 69 località specificate nel decreto, sopra le quali e sopra il terreno ad esse circostante per la distanza radiale di tre miglia geografiche (5 km. e mezzo) è vietato volare a qualunque altezza. Se per qualche caso di forza maggiore si penetra nell'area proibita, bisogna discendere appena ciò sia possibile e dare immediatamente avviso telegrafico della infrazione commessa al Ministero dell'Interno. Prima di lasciar l'atmosfera britannica, ciò che date le facilità e comodità del viaggio si farà certo senza rimpianto, bisogna ridiscendere ancora in una delle 8 aree di atterramento e presentarsi al funzionario delegato per dargli relazione del viaggio compiuto: e finalmente, se Dio vuole, si potrà tornare a casa.

Da questo delizioso regime sono esonerate le aeronavi che, partite dall'Inghilterra per un viaggio all'estero, vogliano farvi ritorno, purchè il proprietario, il pilota e l'equipaggio siano inglesi, il Ministero degli Interni sia avvertito del compiuto viaggio e, 18 ore prima dell'arrivo, sia indicata l'area di atterramento scelta e purchè, infine, il ritorno avvenga non dopo 30 giorni dalla partenza dall'Inghilterra.

Ufficiali speciali dell'Esercito o dell'Armata britannica sono incaricati di sorvegliare i viaggi delle aeronavi che vengono dall'estero; se queste penetrano o « tentano di penetrare » nelle aree proibite, essi devono metterle sull'avviso tirando, a distanza di non meno di 10 secondi, tre proiettili che, se di giorno producono fumo e scoppio, se di notte, stelle e fuochi rossi: se l'avvertimento a nulla giova, vi si tira contro coi fucili e coi cannoni.

Chi abbia trasgredito qualcuna di codeste disposizioni può essere punito con 6 mesi di prigione e con 200 sterline di multa o anche con l'una e l'altra pena (... ad arbitrio di S. M.?): l'aeronauta o l'aviatore convinto di spionaggio con 7 anni di « servitù penale ».

Ed ho finito: ossia non avrei finito, ma trascuro di riferire molte altre norme altrettanto pedanti quanto inattuabili.

Non altrimenti in Austria: con tre ordinanze ministeriali del 22 ottobre e 20 dicembre 1912 e del 20 gennaio 1913 vennero dichiarate zone sopra le quali era assolutamente proibito navigare tutte le regioni di confine verso la Russia e verso l'Italia, Gorizia, Gradisca, Trieste, l'Istria, la Dalmazia e le acque territoriali adiacenti, così che dal defunto Impero un aeroplano non poteva uscire se non dirigendosi o verso oriente o verso la Germania: « la macchina volante che fosse giunta sopra tali zone doveva atterrare immediatamente ».

E spigolando nelle i. r. ordinanze si trova: « Anche fuori delle zone proibite, ogni velivolo deve atterrare quando ciò sia ordinato da un'autorità politica del paese o dalla polizia o da un comando militare. L'invito a discendere è costituito da segnalazioni fatte con bandiere bianche o oggetti lucicanti o colpi di fucile o razzi. Per la precisa esecuzione di quanto è disposto nella presente ordinanza si dichiara responsabile in solido il possessore dell'apparecchio insieme col pilota e anche eventualmente coi passeggeri specialmente in riguardo all'immediato atterramento in seguito a segnalazioni. Il disposto dell'ordinanza e specialmente il divieto di volare in zone proibite deve rendersi esecutivo con tutte le possibili misure di coazione ».

La Russia pure aveva emanato disposizioni in gran parte simili alle inglesi ed alle austriache e in Francia un decreto presidenziale del 24 ottobre 1913 ha interdetta la navigazione sopra zone di larghissima estensione.

* *
*

Non occorre proseguire. Gli esempi riferiti bastano a dimostrare ad esuberanza che se ogni Stato regola singolarmente la navigazione aerea, invece di un regime di libertà ne avremo uno di proibizione quasi assoluta.

Soltanto mediante l'opera collettiva degli Stati potranno essere tolte o limitate molte

di codeste restrizioni, le quali poi nella pratica sono inevitabilmente prive quasi di ogni efficacia.

Mediante un'intesa tra le Potenze potrà essere possibile dissipare ingiustificate prevenzioni, sedare esagerati timori e, mediante reciproche concessioni, conciliare gli interessi degli Stati con quelli dell'aviazione, senza sacrificare completamente questo mezzo di locomozione, con evidente utilità generale.

E forse per questa via degli accordi internazionali un altro maggiore risultato potrebbe col tempo essere raggiunto, ossia di assicurare alla navigazione aerea un regime analogo a quello conseguito dalla marittima.

Il principio della libertà del mare è abbastanza recente nella storia. Fino al secolo XVII ed anche oltre, ognuno degli Stati marinari pretendeva di godere un dominio assoluto ed esclusivo su estesissimi tratti di oceano: Venezia su gran parte dell'Adriatico, Genova largamente sul Mediterraneo, l'Inghilterra sulle vie marine che la congiungevano ai suoi dominî transatlantici, ecc. Soltanto quando gli Stati cominciarono a comprendere che i vantaggi che offriva la navigazione libera a tutti erano di gran lunga maggiori di quelli che ognuno di essi traeva dal dominio esclusivo su singole parti dell'oceano, il principio della libertà del mare cominciò a penetrare prima nelle coscienze poi nei fatti, e finì a diventare universalmente riconosciuto e garantito.

È forse assurdo pensare che lo stesso debba col tempo avvenire anche per la navigazione aerea?

Ma se a questo ultimo risultato si arrivasse un giorno, esso sarebbe conseguito per la volontà concorde degli Stati i quali, in vista di un maggiore vantaggio universale, rinunciassero al dominio che oggi loro spetta esclusivo sullo spazio ad essi incombente: per le garanzie che essi stessi ponessero allo stabilito regime di libertà: per la responsabilità che ad ognuno di essi spetterebbe in caso di violazioni: egualmente insomma come è avvenuto per la libertà del mare.

Sia, del resto, che si intenda perseguire questo eccelso ideale, sia che, con maggiore praticità, si voglia invece, pur conservando l'autorità dello Stato nello spazio atmosferico, porvi opportuni limiti, in modo da non impedire ai popoli tutti il libero uso come via di comunicazione, non c'è che un modo, ripeto, per assicurare sufficiente soddisfazione alle giuste esigenze dell'aviazione: quello degli accordi internazionali.

Ed io avevo già pensato all'alta benemerenza che avrebbe acquistato il Governo d'Italia se, sùbito dopo la conclusione della pace, avesse convocato a tale fine una conferenza diplomatica a Roma: al nome sacro dell'eterna città per sempre congiunto al patto internazionale, che avesse poste le prime fondamentali norme al diritto aereo dell'vvenire. Ma la opportuna iniziativa è già stata presa dalla Francia: al principio del 1919 sarà convocata a Parigi una conferenza interalleata per disciplinare la navigazione aerea, di cui il programma reca: 1) unificazione dei criteri di costruzione delle carte aeronautiche; 2) unificazione della organizzazione delle rotte e segnalazioni di rotte; 3) unificazione della organizzazione dei servizi aerologici; 4) criteri unici internazionali di diritto aereo; 5) rapporti tra i paesi alleati per le linee interalleate e l'uso fra essi dei servizi nazionali di ciascun paese.

Delusa la speranza della Conferenza di Roma, auguriamoci almeno che l'Italia, così benemerita dello sviluppo della aviazione, si faccia rappresentare a Parigi dalle sue migliori competenze tecniche per contribuire efficacemente alla risoluzione dei nuovi e complessi problemi.

G. C. BUZZATI.

· IN ATTESA DEL CONCORSO MARELLI ·

LA CASA CHE SI MUOVE

(Osservazioni di Valle Strona).

QUANDO diciamo che si deve conservare la fisionomia storica dei nostri paesi, non la vogliamo davvero fissare in alcune serie autorizzate di « tipi » archeologici. La storia è la vita che si muove, e il carattere storico è quel che dall'interna forza dell'anima imprime d'un senso riconoscibile i diversi aspetti fisici che la vita viene assumendo. È quel carattere che ti fa riconoscere un uomo anche se muta abito, anche se muta mestiere, anche se il suo aspetto fisico si muta negli anni.

Questo è quel che vogliamo si conservi anche nei paesi, la loro anima, la loro continuità organica.

Questo specialmente vogliamo si conservi nei paesi che hanno sofferto la guerra; onde non avvenga che, ricostruiti, i profughi, tornandovi, non li debbano più riconoscere, non ci sentano più la loro anima, e n'abbiano una più triste malinconia. Questa testimonianza dello spirito vogliamo si affermi di su quelle rovine, di su quella inferocita rabbia di distruzione: che nulla avrà distrutto, se, ricostruendosi la sua casa, la nitida anima dei nostri paesi vi riapparirà in una meravigliosa resurrezione.

Per questo bisogna che le iniziative della solidarietà nazionale che muoveranno a ricostruire i focolari violati, non violino una seconda volta quei paesi portandovi un loro gusto estraneo, d'architettura uscente da altre leggi che non quelle della necessità locale, incoerenze ingombranti, oppure, con i concetti astratti di una generica edilizia di stato, livellamenti geometrici e burocratici. Ma bisogna anche che non ci accontentiamo di approssimazioni pittoresche, di spolverature superficiali d'un cosiddetto « color locale ».

C'è una vita intima da trovare in ogni paese, una legge segreta da scoprire nell'organismo di ogni cosa. E il valore del Concorso Marelli sarà appunto quello di non essersi accontentato di nessun facile risultato superficiale, ma d'aver voluto indagare le realtà più intime di quella vita paesana.

***

C'è una fisionomia, un carattere, esterno, del paese che è dato naturalmente dalla linea

IL PAESE DI SAMBUGHETTO IN VALLE STRONA.

Il paese non è soltanto quel colore riassuntivo e quella linea basale, visti da lontano; ma è un complesso, ad andarci vicino e dentro, di mille linee, di balconate e di porte, d'angoli e di spiazzi, di cupolini e di spioventi; è una vicinanza di mille diversi toni che poi in quel modo ampiamente si riassumono. Nè questi elementi stanno fermi. Una pietra cade dal tetto: e se ne rimette su un'altra che è necessariamente diversa. Una casa nuova si alza, e deve pur muovere tutto l'ordine antecedente. Il paese è in continua trasformazione. E quando si dice

e dal colore delle sue case. Quando voi passate in treno sotto certi paesetti liguri e vi appaiono, stretti ed alti, con le case strette ed alte, di colori chiari e luminosi, rosazzurri; o salite in questa Valle Strona e vedete tutti i paesi sulla vostra destra stendersi orizzontalmente e folgorar nel sole un bel bianco vivo di calce, bei piani bianchi splendenti, o invece a metà valle, di là dal torrente, su quella costa dove il sole non batte, vedete allungarsi stretto e scuro il paese di Sambughetto, arrampicato su una schiena obliqua, nero per le pietre senz'intonaco e per tutte le linee e gli angoli chiusi dove l'aria non gioca: questo è il *carattere* dei paesi, cioè quell'*aspetto* sommario e riassuntivo che ve li fa ricordare in modo preciso. Come il volto d'un uomo, ridente o cupo, come la forma speciale d'un albero.

Questo *assieme* delle case, che si è svolto su piani orizzontali o su linee verticali, o in ordine sparso, e che ha assunto certe colorazioni totali, non è una immagine poetica d chi le sta a guardare, ma il concreto risultato della vita locale, nella sua spontanea natura e per le sue speciali esigenze: è la forma naturalmente assunta come la forma e il colore protettivo d'un animale, in una continua eliminazione di tutto l'inutile e il dannoso, in un rigoroso restringersi nel necessario e nell'essenziale. Non belletto ma organismo: è quel che non può mutare.

Ma appunto perchè questi paesi sono vivi, essi si muovono, si mutano, si trasformano.

che dev'essere conservato in quel suo permanente carattere, non si vuole fermarlo, mummificato; ma si vuole che s'intènda quella legge naturale che sinora, da secoli, ha permesso questo continuo movimento interno senza che l'esterno aspetto si distruggesse: per continuarla noi ora consapevolmente.

La vita nuova non si può fermare. Anzi verrà ancora con una maggior forza di trasformazioni. Perchè, allora, non vi balzi dentro arbitraria e incomposta, tumultuosa, pazzesca, e non vi faccia troppi sbagli, ma invece vi entri per le vie giuste e si coordini in una vitale collaborazione, più che guardare l'aspetto esterno e uguale del paese con la passiva contemplazione del nostro dilettantismo di ieri, gioverà oggi finalmente cominciar ad osservare com'è che dentro vive e si muta.

***

La Valle Strona, lasciandone il braccio che piega fino al Toce, sbocca sopra Omegna, sul lago d'Orta. Ha uno speciale interesse perchè, fuori delle grandi vie del commercio e del turismo, ha conservato assai più d'altre zone dell'Ossola e della Valsesia — tra le quali è situata — almeno il ricordo del suo carattere: e perchè inoltre par quasi divisa, ne' suoi elementi geografici, ne' suoi costumi spirituali, nei colori e nelle foggie delle vesti, in tre zone che ci moltiplicano, nella diversità dei loro aspetti, la ricchezza delle nostre osservazioni. La prima, da Omegna a

Chesio, è comune con la piana; la seconda, da Strona a Massiola, è più decisamente locale; la terza, da Forno a Campello, è poi chiaramente valsesiana.

Noi siamo andati nel paese che è più nel mezzo della valle e più discosto dalla strada, per poter trovare la forma più custodita della vecchia casa: a Sambughetto che, a vederlo da lontano, pare da trecent'anni non ne smuovano un sasso. È il paese più strano della valle; chè non si capisce perchè siano andati a costruirlo proprio su quell'alta costa spiovente dove il sole per tre mesi seguenti non tocca e negli altri mesi presto tramonta. Anche la fantasia locale s'è sbizzarrita, soltanto per questo paese, a cercarne strane origini leggendarie: che su quel dirupo si fosse primamente raccolta una compagnia di masnadieri per trovarvi scampo ai loro delitti. Certo è il paese più cupo e più chiuso. La gente vicina non ci va volentieri. Il buon prevosto Piana, che a metà del secolo scorso ha raccolto certe utili *Memorie della Valle Strona,* dichiara che gli uomini di Sambughetto «hanno aspetto piuttosto marziale» e che «le giovani donne sembrano altrettante Spartane». Anch'essi hanno l'orgoglio della loro solitudine. Le donne di Sambughetto non sposano uomini d'altri paesi: e il sangue si conserva uguale, fiero e selvaggio. E gli uomini di Sambughetto soltanto, in tutta la valle, mantengono anche nell'abito qualcosa che li distingue, in certa foggia caratteristica dei pantaloni ampi e cascanti, alla francese.

UN CARATTERISTICO LOGGIATO.

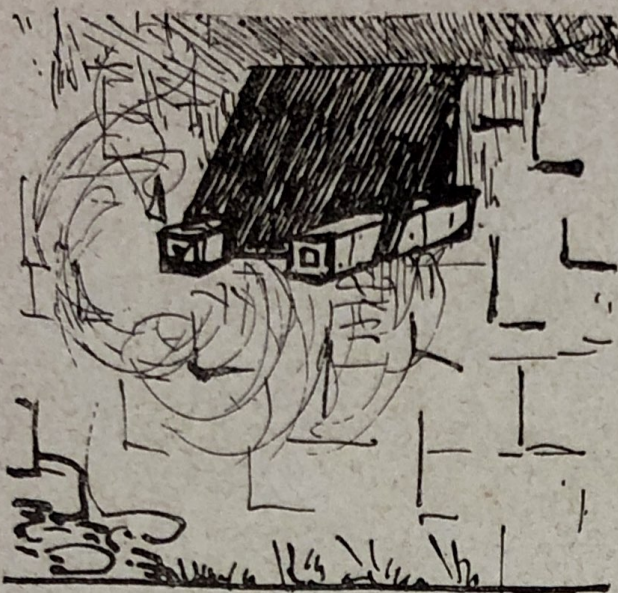
Mentre tutti gli altri paesi della valle hanno uno sviluppo pianeggiante e orizzontale, questo s'accalca stretto, saliente in lungo sul displuvio scosceso. Mettete che siano quattro case in fila, contigue, con una strada stretta in mezzo aperta nella roccia viva a gradini alti, e, poi, sopra queste, altre quattro case appoggiate alle prime: e poi altre quattro: proprio come uno squadrone di soldati strettisi in rettangolo per tenersi su con più forza, poggiati spalla a spalla (spigolo a spigolo), contro la furia degli assalti (che qui sono delle bufere). È tutto un sistema di costruzioni così legate che quando poco tempo fa vollero costruire la Casa Comunale, naturalmente in facciata del paese, e, perchè sotto c'era il precipizio, si fece posto abbattendo una casa nella prima fila, prima che la casa nuova fosse alzata, la seconda, mancante del suo appoggio, rovinava: e si complicarono tanto le cose che l'impresario cittadino, inesperto di questi equilibri precipitosi, dovette abbandonare là tutto e scapparsene, e tutto restò in mezza rovina, casa nuova e case vecchie.

Doveva dunque essere un ottimo osservatorio per noi: ben raccolto: quasi archeologico.

Invece mi sono incontrato nella crisi più rapida e inquieta della casa rurale. L'aspetto, il carattere del paese s'è conservato meravigliosamente. E non c'è invece neppure forse una casa che si sia conservata uguale: che non abbia subito trasformazioni sostanziali da trent'anni in qua, in questi ultimi trent'anni che sembrano esser stati il periodo più rivoluzionario nella vita dei nostri paesi. La vita moderna è entrata con le sue violenze e le sue prepotenze anche in questo nido d'aquile. Mi c'è voluto il paziente aiuto di gente di lì, fiera e difficile gente ma di istintiva e cordiale ospitalità, per ritrovare sotto i nuovi travestimenti le forme e gli usi della vecchia casa.

* * *

Sono povere case. Ma i tre o quattro elementi costruttivi, i tre o quattro usi spe-

ciali che le caratterizzano si sono modificati tutti.

L'elemento più caratteristico delle case di questa zona è il loggiato esterno. Prende tutti i caratteri. Ballatoi stretti ed alti, appoggiati a lunghe travi sottili, complicati con scale di legno, con ripiani irregolari, architetture fantastiche di bizzarre facciate sovrapposte, ardite, dinamiche, movimenti e slanci d'appoggi inattesi, appiccicature fragili, sviluppi occhieggianti di leggere arcatelle; tre caratteri fondamentali prendono tuttavia sempre in questa loro sfrenata vivacità d'*ex-lege*.

O sono delle sopracostruzioni non necessarie, da cui la casa può sempre essere ripulita tornando alle sue mura nude: o costruzioni a fior di pelle, dentro il muro di facciata della casa, che le dànno aria e respiro e le crescono il pittoresco: o come sono a Sambughetto.

Le case, in questo serrato organismo del paese, dovevano naturalmente essere di pietra murata, in grosse e solide mura e a spigoli bene squadrati. Mentre pochi chilometri in là, scendendo in Valsesia, subito nella prima frazione di Rimella incontri le belle case tutte costruite di legno sopra il solo pianterreno di muratura, queste di Sambughetto sembrano dei fortilizi medievali, chiuse e alte sul loro quadrangolo. Tuttavia, mantenendo questi loro solidi limiti angolari, avevano anch'esse quei grandi ballatoi di legno. Ma non esterni: invece entrambi profondamente, a taglio, nella casa, chiusi nell'organismo di questa; non balconi sporgenti ma quasi stanze con una parete aperta. Avevano anche la larghezza di una stanzetta: due metri.

Questi ballatoi non esistono più. Ce ne saranno forse due in tutto il paese: e anche questi trasformati.

È che erano appunto stanze, di lavoro, aperte per un preciso scopo. Lì attorno vedi ancora, dov'è incolto, il terreno tagliato a piani saltanti: ci coltivavano la segale. C'era una produzione agricola, che è cessata, da anni. E perchè il tempo bello lassù è raro, e anche quando c'è nessuno se ne fida, appena biade e frutta eran raccolte ci voleva un luogo sicuro, coperto, per stendervele. Si stendevano su queste balconate. Ma ora che di quella terra non fanno che prato, che farne delle grandi balconate? Chi le tiene ancora ci mette, tanto per usarle, il fieno: ma il fieno non si stende ma si accumula, e chiude tutto, e le stanze, dentro, già scure e senz'aria, non ci vedono assolutamente più. Hanno finito allora col tirar su, tra colonnina e colonnina, un muro di pietra: e ne hanno fatte delle stanze chiuse.

L'uso dello spazio è prepotente in questi paesi di montagna: come a New York. Se non c'è spazio, e per di più non ci sono nemmeno soldi, non si gettan via neppure cinque centimetri quadrati. S'usa tutto, sino all'inverosimile. Se le mura di fuori son solide e grosse, le pareti divisorie delle stanze sono invece di velo. Un velo di vimini, una graticciata, uno scheletro di rametti secchi è tirato su sino al soffitto: e poi una rinzaffata di calcina è sufficiente a fare la parete, che non ci si veda attraverso. O si mettono due assiti vicini cinque centimetri e s'empie dentro di calcinaccia. O si adopera anche la parete costruendola come se fosse un armadio; armadio di legno coprente tutta la divisione delle due stanze, connesso col pavimento, il soffitto, le pareti.

Di quelle graticciate rinzaffate di calcina, invece che dei tavolati rozzi d'oggi, eran fatti anche i parapetti delle balconate. Ora non ce n'è più uno.

Il muro è salito, grosso, forte contro la neve e i venti.

L'elemento più caratteristico della casa di questa zona era il loggiato. E ora l'hanno chiuso perchè non serviva più.

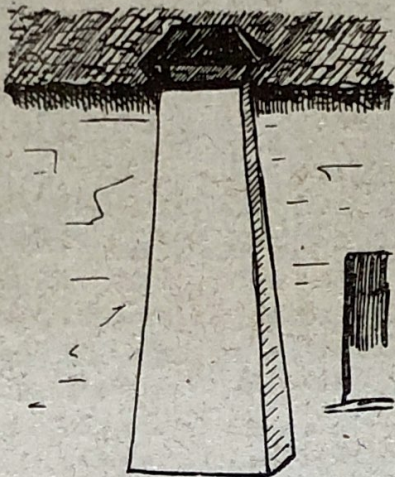
Questo non vuol dire che debba morire in tutta l'achitettura locale. Intanto, non in tutti paesi c'è stata la crisi dell'agricoltura che qui l'ha reso inutile. Nei primi paesi della Valle Strona, a Germano, a Loreglia, è sempre un organo vivo, perchè tuttora usato. E non è detto che dove l'emigrazione e l'ignoranza e certe avidità hanno quasi spento l'agricoltura, essa non debba tornarvi domani a regnare, più attiva anzi di prima e più feconda, intensiva, con una moderna coscienza. Ma anche la decisa trasformazione del paese da agricolo a industriale non vorrà dire che tutte le case debbano diventare un cubo chiuso. Case nuove, invece che con questi ampi loggiati interni, anche a Sambughetto si costruiscono ora con ballatoi pensili, ridotti alla sola funzione di corridoi esterni. È ancora una ragione d'economia spaziale: che mentre nelle case operaie degl'ingegneri cittadini non ha saputo crear altro che lunghe ringhiere di ferro nascoste per vergogna verso i cortili, qui ha già cominciato a fiorire di fantastici intrecci e di slanci verticali le facciate delle case più umili.

Il problema del loggiato non si è spento: si è trasformato.

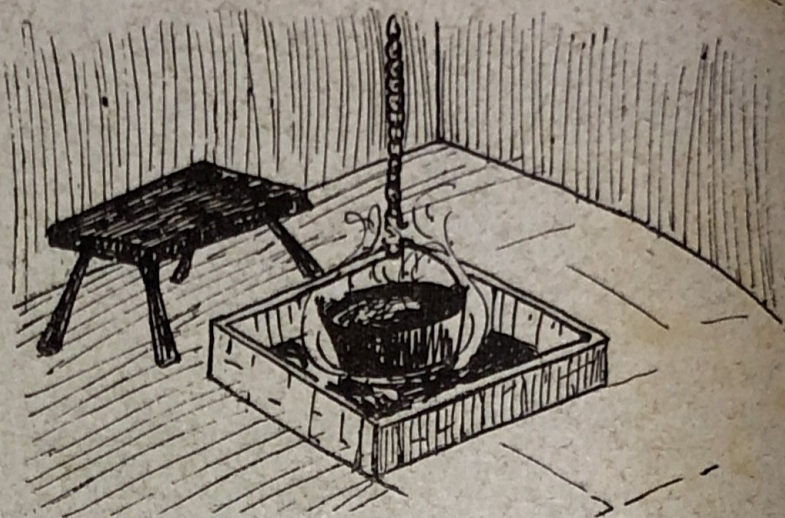
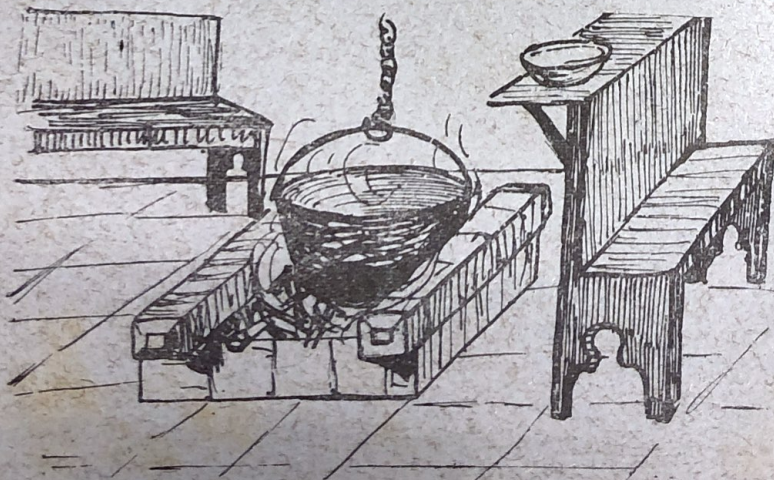
L'elemento più delizioso di questa architettura rustica non può perdersi. Ma perchè non si voglia trattenerlo a forza, riducendolo a un problema di decorazioni superficiali, ma sia visto davvero, bisogna intenderlo nelle sue funzioni vitalmente costruttive. Non ci si può accontentare di guardar dalla strada in una compiacenza sentimentale le belle colonnine rosse di castagno selvatico, gli eleganti capitellini di legno e le sottili travature, questi brevi ritmi d'arcatelle leggere: ma bisogna andar dentro la casa, veder come questi ampi ballatoi dall'apparenza luminosa oscurassero invece le stanze interne, vederne il bene e il male, viverci insomma con un pensiero attivo. Allora si potrà ricreare.

I caratteri interni della casa non sono molti. Uno degli elementi più organici è la scala: ma le sue soluzioni, varie, meno ci interessano.

Piuttosto la cucina, al pian terreno.

Anche la cucina s'è trasformata sostanzialmente, per il mutare della vita agricola. Non ce n'è più neppure una di quelle che usavan prima. Son tutte, ora, col camino nel muro. Ma prima invece il braciere era nel mezzo della stanza. Sul pavimento di legno, nel mezzo c'era un quadrato di pietre incorniciato d'un murello di pietre alto un palmo, ricoperto talora all'esterno da una assicella, in giro. Sulla pietra bruciava il foco: e tutt'attorno, all'ora del pranzo si portavano le lunghe panche a far da tavolo e da sedia. I vecchi contadini rimpiangono anzi questo braciere che scaldava così bene la stanza: chè si sentivano avvolti in una atmosfera ugualmente calda, e non abbruciati da un fianco solo come quando vi avvicinate alla fiamma del camino. Pure non era per questo che facevano il focolare così. C'era gran raccolto, per esempio, di castagne: e per asciugarle le stendevano sopra una graticciata appesa vicina al soffitto e sopra il braciere. Il camino a muro non le avrebbe asciugate. Ma quando anche questo e altri raccolti di frutta diminuirono sino a contar assai poco nell'economia domestica, allora ci si accorse che c'era anche modo di non affumicarsi: e si portò il focolare contro il muro. E dove le pareti eran già fatte le si bucarono, semplicemente, con gli sfoghi pel fumo, i più rudimentali: e quando si costruirono nuove, vi si aprirono dentro i camini, sino al tetto.

Un altro elemento organico che non è restato stabile è il tetto. Prima lo facevano tutto di paglia, di pendenza ripida, il più sicuro contro la neve che vi scivolava via, e il più utile perchè teneva un calore giusto

nell'inverno e non si scaldava al sole d'estate. Poi, quando gli incendi, che certi giorni distruggevano paesi interi, spiegarono il pericolo della paglia, lo si rifece con lastre d'ardesia, pesanti, quindi su un pendio più lento, per il loro peso sicure dal vento, ma nell'inverno insufficienti contro la neve (contro la quale si pensarono speciali ordigni), e nell'estate di un riverbero di fuoco: e più costose della paglia, per la fatica del trovarle, del trasportarle e la difficoltà del saperle connettere e per le travature gigantesche necessarie a sostenerne il grave peso. Oggi che le maestranze locali sono spente, e quando s'ha bisogno di far riparare un tetto si chiama un muratore che ha imparato il suo mestiere in città, si vedono rappezzare i tetti scuri di lavagna con delle pezze urlanti di tegole rosse. Non c'è più nessuno che sappia fare il tetto di lavagna: e quelli nuovi li fanno tutti di tegole: che, quando viene il vento se le porta via, e le tegole e i sassi che i muratori ci metton su, con astuzie da bambini, per assicurarle. Crisi. Di dove non si sa come uscire. Il tetto di paglia è proibito dai regolamenti municipali. Quelli di tegole sono una spesa ogni anno. Si tenta tutto. Si fanno, a piccole cascine, tetti di lamiera ondulata e ripida. Si prova il cemento. Certo bisognerà trovare un tetto «nuovo», ma che sia ben capito in tutte le sue esigenze. L'amore del tetto d'ardesia soltanto perchè, nel suo tono smorto, non stona mai nel paesaggio, non basta.

Ci vogliono delle soluzioni attive.

Tuttavia la casa rurale è in crisi; dalle fondamenta. La stalla, il letamaio, il fienile, la condotta dell'acqua: tutto dev'essere rinnovato. Intanto pare che stia morendo. Bisogna stare attenti a raccoglierne l'eredità: ad arricchirsene illuminatamente, se non si vuole andare troppo a sproposito. E capire che il diverso pendio d'un tetto, che la posizione diversa del focolare non è un problema puro di ingegneria ma che investe tutta quella vita paesana, sin nelle abitudini del suo lavoro, sin nelle intimità sue domestiche.

***

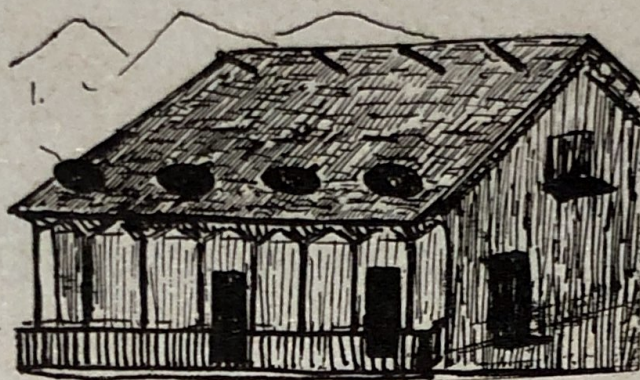
È una conclusione generale che vogliamo trarre da queste nostre recenti osservazioni in Valle Strona. L'organismo edilizio paesano quale s'era trascinato da trecent'anni, non è più sufficiente al suo scopo: in tutte le regioni. Quest'ultimo mezzo secolo ha portato in queste vallate sperse, più che luci decise di nuova civiltà, inquietudini e rovesciamenti tali nella famiglia, nel lavoro, in ogni cosa, che quel sistema non risponde più.

Quando domani la Valle Strona avrà passato la sua crisi attuale, dalla vita agricola a quella industriale: e le sue ricchezze di acqua e specialmente le ricchezze delle sue miniere, non ancora mature, saranno attive, e diminuita così l'emigrazione, e tutta la nuova vita regionale si sarà decisa in un suo carattere, allora anche la casa assumerà una sua forma nuova e decisa.

Ma intanto, qui come in tutti gli altri paesi, si deve intendere che la funzione del nostro lavoro di ricostruttori non sta nel conservare quel che non ha più forza di vivere nè nell'anticipare ideologicamente quel che non è ancor nato e, per le sue condizioni complesse, non può nascere soltanto da noi.

È la nostra vita di città che ha invaso e deviato la vita dei paesi. Vuol dire che la nostra vita è più forte di quella: e che ha diritto di vincerla portandovi le sue nuove esperienze. Ma perchè sia nella giustizia, bisogna che non sia una forza bestiale una imposizione dottrinaria e superba: ma che la si senta come un destino, che ci si pieghi ad accoglierla con umiltà d'amore, dentro le sue leggi: che diventi coscienza.

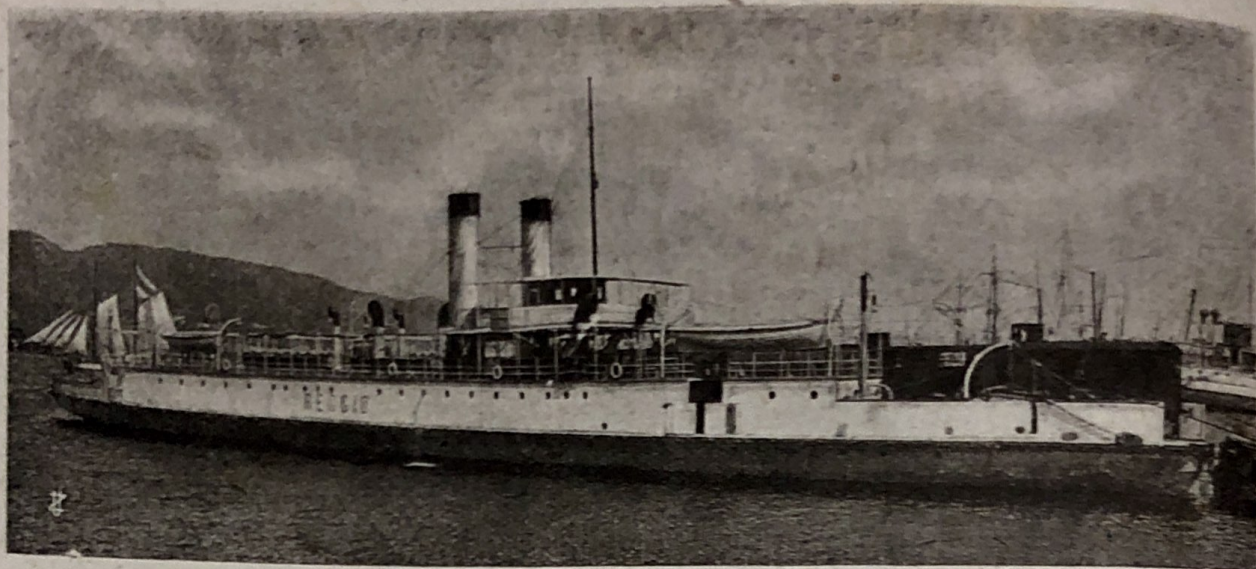
Bisogna cioè che l'architetto che dovrà costruire la nuova casa di Sambughetto non vi porti lo stile delle case del Milanino: che si pieghi alla guida del valligiano; che impari dalle costruzioni locali; che rifletta, insomma, che la casa non la fa per sè ma per chi gliela comanda perchè ci deve abitare: e che lui è il servo. Infatti è pagato. E sempre più sarà ripagato nella gloria del suo nome, nella storia, quanto più egli avrà lavorato immerso nella storia, attento alle voci della storia.

Dell'architetto che a Quarna Sopra — dove la storia parlante dei tetti è eloquentissima, con tutti gli esempi che gli dava, dai primi di paglia a quelli di tegole — di quell'architetto che lassù, dove l'inverno si fermano due metri di neve, ha fatto un tetto a terrazza, e dopo un anno ci passava subito l'acqua, tutti ridono. Dell'architetto che avrà trovato per questi paesi la unificazione in un nuovo organismo costruttivo dei valori della vecchia architettura ossolana a loggiati e delle nuove complesse esigenze; che avrà risolto, per questa nuova vita paesana che ora si sta impostando, i problemi del tetto, delle scale, delle pareti divisorie, del riscaldamento; che avrà insomma contribuito, in questi presenti svolti della vita nazionale, a dar sicurezza e agio di sviluppo ai nuclei paesani rendendo loro una casa tranquilla e adatta a tutti i bisogni, resterà il nome in tutti i libri di storia.

Ma per giungere a così alta fama di creatori, bisognerà prima aver rinunciato a tutto l'amor proprio di « professori ».

RAFFAELLO GIOLLI.

LE VIE D'ITALIA nel 1918 hanno pubblicato 768 pagine di studi sugli argomenti più vivi del turismo nazionale, dell'industria del forestiero, del prodotto italiano in quanto sia collegato al turismo.

La diffusione del periodico continua ad aumentare: esso è ora considerato come una lettura dilettevole ed istruttiva per gli uomini colti, che trovano opportunamente volgarizzate infinite questioni di vita italiana del più alto interesse.

Gli egregi Consoci, che ancora non hanno rinnovato l'abbonamento scaduto il 31 Dicembre scorso, si affrettino ad inviare la piccola somma di ***L. 7.25*** e cerchino di procurare nuovi aderenti a questa interessante pubblicazione del T. C. I.

UN FERRY-BOAT ITALIANO CHE FA SERVIZIO ATTRAVERSO LO STRETTO DI MESSINA.

I FERRY-BOATS.

L'INTENSIFICARSI delle comunicazioni internazionali che si verificherà con la pace accrescerà l'importanza del *ferry-boat*, complemento delle grandi arterie ferroviarie. È un mezzo di trasporto abbastanza noto e non occorre spendere molte parole per definirlo: si tratta di una grande chiatta, su cui i carri ferroviari possono essere caricati direttamente dai binari, per trasportarli da una sponda all'altra d'un fiume, d'un lago, d'un braccio di mare. Il nome, ognuno lo sente, è prettamente anglo-sassone: *ferry* significa chiatta, *boat* barca. Lo si volle puristicamente italianizzare, anche in documenti ufficiali, e se ne è fatto «ferrobotte».

La prima idea del *ferry-boat* pare sia venuta a un francese un'ottantina d'anni or sono, l'ingegnere Thomé de Gamond — così almeno assicura la rivista francese *La Science et la Vie* — per collegare attraverso la Manica la rete ferroviaria inglese alla francese: un progetto che, come vedremo, doveva attendere la guerra europea per essere effettuato. La prima realizzazione pratica di un *ferry* s'è avuta un po' più tardi, nel '52, per allacciare le due sponde del Firth of Forth in Iscozia: si trattava di poco più che una chiatta, ma il servizio reso fu ottimo e la linea funzionò circa trent'anni e fu molto imitata nel Regno Unito. Circa il '70, anche la Danimarca introdusse alcuni *ferry-boats*. Ma l'America doveva, in quella stessa epoca, dare uno sviluppo veramente largo al nuovo mezzo di trasporto.

Ivi se ne usano d'ogni tipo su un'infinità di percorsi: il solo lago Michigan è solcato da sette linee diverse, una delle quali lunga circa 380 km. Vi sono *ferry-boats* fluviali, capaci solo di due o tre vetture, e lacuali, destinati ai grandi laghi, che possono trasportare ciascuno da 30 a 50 vagoni col loro carico, come quelli del «Grand Trunk Railway» canadese, vasti piroscafi lunghi 100 m., larghi 17, con un motore di 2250 HP che consente una velocità di 17 nodi (31 km.). Per alcuni è stato adottato il motore a scoppio: il *Ramon* della «Oaklands, Antioch and Eastern Railway» ne ha uno da 600 HP; è un *ferry* lungo 71 m., che pesca solo metri 3.65, con chiglia d'acciaio divisa in compartimenti stagni che dànno sicurezza pei casi d'abbordaggio, e tre binari sul ponte principale; fa servizio fra Sacramento e San Francisco.

L'America del Sud possiede pure varie linee, tra cui più importante quella che traversa la baia de La Plata, su una distanza di 65 km. tra le province di Buenos Aires e di Entre Rios, e quella che collega il Paraguay all'Argentina. La prima è esercita con due battelli a vapore: *Lucia Carbo*, lungo 85

metri e capace di trasportare un treno di 75 tonn. a una velocità di 24 km., e *Mercedès Lacroze*, più piccolo e lento, per le sole merci. La seconda ha un solo *ferry*, il *Roque Saenz Peña*, lungo 60 metri, che ha la particolarità di pescare solo m. 1.35, per adattarsi alla scarsa profondità del fiume e alla natura rocciosa del suo fondo.

Anche in Europa, le linee servite da *ferry-boats* sono numerose, soprattutto nel Baltico; sono traversati con tal mezzo gli stretti danesi, e la Germania è collegata alla Svezia tra Sassnitz e Trelleborg. Varie linee traversano il lago di Costanza, unendo la rete bavarese e la wurtenberghese a quella svizzera. Sulla Manica un nuovo tipo di *ferry* è stato inaugurato di recente, e l'Italia ha dato pure sviluppo a questo mezzo di trasporto, come accenneremo più sotto.

I vantaggi che il *ferry* offre sono molti ed evidenti. L'eliminazione di due trasbordi, dalla ferrovia al piroscafo e poi dal piroscafo alla ferrovia, rappresenta un risparmio grande di tempo, permette d'economizzare tutta la gravosa mano d'opera che dovrebbe altrimenti attendere al carico e allo scarico, e consente di semplificare gli imballaggi delle merci, le quali, non dovendo più essere smosse dal vagone per gl'incomodi e disastrosi passaggi da questo alla banchina, dalla banchina alla nave e viceversa, possono pervenire a destinazione in ottime condizioni anche con imballaggi economici. Le merci deperibili, come fiori e frutta, grazie al risparmio di tempo trovano sbocchi nuovi e lontani.

Nè occorre insistere sulle comodità del sistema pel viaggiatore che può, per esempio, andare da Roma a Londra comodamente nel suo vagone, col suo bagaglio vergine dal contatto dei facchini internazionali.

In generale, le piattaforme dei *ferry-boats* più moderni per treni intieri comportano 3 o 4 binari: dovendo allargarle, i costruttori dovettero dare alla chiglia una forma più svasata, che contribuisce anche alla maggiore stabilità. Il ponte superiore (*spardeck*) ha cabine, ristorante, ecc. In certi tipi, imbarco e sbarco avvengono da poppa, in altri l'imbarco da poppa e lo sbarco da prora. Nel primo caso il battello, dovendo accostare per di dietro, ha un timone ad ogni estremità; nel secondo ha una specie di ponte levatoio da prora e porte da poppa.

Le vecchie ruote a pale non sono ancora del tutto scomparse in America, ma si preferiscono sempre più le eliche o le turbine, mosse da motrici verticali.

Installazioni speciali facilitano l'imbarco e lo sbarco. Il *ferry* di solito accosta tra due banchine di legno o muratura, poste a giusta distanza, protette da travi che vi s'appoggiano a mezzo di tamponi a molla per ammortizzare gli urti. Con una passerella di legno o ferro, lunga circa 30 m., si collegano i binari del *ferry-boat* con quelli terrestri: essa s'articola su una cerniera orizzontale e, inclinandosi più o meno, compensa le differenze di livello che si verificano sia per le maree, sia per il variare del peso del carico. Essa ha gli opportuni contrappesi ed è manovrata a braccia o a elettricità; un robusto perno la salda infine al *ferry*. Questo, nel corso dello scarico, viene talora a sbandare sensibilmente; perciò la passerella nei tipi più perfezionati è fatta in modo da poter consentire una certa torsione, sì che l'estremità di terra rimanga orizzontale mentre l'altra s'inclina solidalmente con l'imbarcazione: questo s'ottiene articolando le traverse sulle travi longitudinali che formano l'ossatura della passerella stessa.

I vagoni imbarcati vengono fissati alle rotaie per mezzo di catene con tenditori, che li immobilizzano. La rapidità di tutte queste manovre è grande: si imbarca un treno in sei minuti e lo si sbarca in meno d'un quarto d'ora. Bastano circa 30 secondi per abbassare la passerella e 2 o 3 minuti per alzarla.

Degno di particolare attenzione è il servizio, già citato, di grandi *ferry-boats* sulla Manica. Esso fu iniziato, naturalmente, per motivi militari e solo per l'esercito ha lavorato sinora. Furono scelte tre stazioni terminali sulla riva francese, due sull'inglese: da Southampton le chiatte vanno a Dieppe, da Richborough — il porto inglese creato segretamente durante la guerra alla foce dello Stour — una linea porta a Calais, un'altra a Dunkerque.

Per l'ampiezza delle maree si sono dovute adottare disposizioni speciali. Il trasbordo s'effettua in un bacino galleggiante ove l'acqua è mantenuta per mezzo di porte al livello conveniente: il raccordo si fa con un ponte volante di cui un'estremità si fissa all'estremità dei binari di terra e l'altra è sostenuta da un galleggiante all'altezza della

piattaforma del *ferry*. Il treno viene imbarcato diviso in quattro pezzi, che corrispondono a ciascuno dei binari dell'imbarcazione e che sono rimorchiati dalla locomotiva o con speciali motori elettrici. Il progetto comporta una flotta di tre *ferry-boats* di 3655 tonn. lunghi 109 m. larghi 18, con un pescaggio di 3.10 e una velocità di 12 nodi; ognuno potrà trasportare 54 vagoni da 10 tonn., con un carico supplementare di 850 tonn. Sono muniti di doppia elica.

Il servizio funzionò sempre regolarmente e non vi furono incidenti. Si dimostrò prezioso sia pel trasporto di merce ingombrante come vagoni, locomotive, autocarri, *tanks*, artiglierie, macchine, sia pel traffico ordinario su vagoni ferroviari, pel quale offre un notevole risparmio di tempo e d'uomini. Naturalmente, la nebbia o il maltempo ostacolano questa, come tutte le altre navigazioni.

Un corrispondente del *Times* descrive la rapidità delle manovre. Due pesanti convogli di merci furono collocati in posizione con due sole manovre: i vagoni furono assicurati con catene e il *ferry* potè riprendere il mare in 25 minuti, durante i quali fu rifornito di acqua e combustibile. È la facilità e la rapidità della manovra contrastava singolarmente con quelle consuete, così lunghe e complicate, per lo scarico, l'imbarco e lo sbarco delle merci da ferrovia a nave, da nave a ferrovia. Pescando appena 3 metri, il *ferry* potè girare nell'estuario con la precisione e l'agevolezza d'un automobile in mano d'un perfetto guidatore.

I tragitti più lunghi in *ferry* sono effettuati in America — come si rileva da un articolo di J. Boyer sulla *Nature*, da cui prendiamo alcune di queste notizie: già accennammo alla linea di 380 km. sul Michigan; un'altra, da Key-West (Florida) all'Avana è lunga 185 km.; la percorre l'*Henry M. Flager*, *ferry* di 110 m. che può portare 30 vagoni, con un carico di arance, banane, ananas, che riforniscono le grandi città.

* * *

In Italia sono da tempo usati *ferry-boats* per il servizio attraverso lo stretto di Messina, che è affidato all'amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

I nostri migliori *ferry-boats* hanno: una lunghezza di m. 82.80 che si riduce a metri 78.50 per la parte utilizzabile dai veicoli; una larghezza massima in coperta fuori il cintone di m. 15.40 ed una larghezza massima al galleggiamento, fuori ossatura, di metri 10.30. L'altezza dello scafo al mezzo della linea di costruzione è di m. 4.27. L'immersione costante a pieno carico di m. 3. Questi scafi dislocano 1292 tonnellate; sono muniti di due propulsori ad elica e le motrici hanno una potenza di 1400 HP alla velocità di rotazione di 140 giri ed a circa 13.3 nodi.

Ogni piroscafo ha un salone di 3ª ed uno comune di 1ª e 2ª classe, quest'ultimo con pareti finite a pannelli a disegni.

Per l'approdo dei *ferry-boats* che fanno servizio attraverso lo stretto di Messina e per il trasbordo dei veicoli ferroviari, le stazioni marittime di Messina, di Reggio Calabria Porto e di Villa S. Giovanni sono munite di apposite invasature e di ponti mobili che collegano il binario di terra con quello esistente sul piano di coperta dei *ferry-boats*. Le invasature consistono in due pontili che, per un primo tratto, divergono secondo lo stesso angolo delle estremità dei *ferry-boats* e si prolungano quindi pressochè parallele; sono costituite di robuste stilate metalliche, verso l'interno protette — secondo il dispositivo cui accennammo più su — da paratie in legname destinate ad attutire gli urti.

Il ponte ha la lunghezza di 12 metri ed ha le due travate principali collegate fra loro non rigidamente, affinchè il binario di raccordo possa seguire anche i piccoli movimenti di rullio del *ferry-boat*. Il dislivello fra le alte e le basse maree nei tre porti è minimo (normalmente 14 cm., al massimo 35) e non richiede quindi gli speciali dispositivi necessari nella Manica. Il ponte è manovrato con verricelli a mano.

Il movimento dei *ferry-boats* fra la Calabria e la Sicilia è andato continuamente e gradatamente intensificandosi. A limitarsi soltanto al quinquennio 1910-14 troviamo che il numero delle traversate è aumentato di circa un terzo: da 10.381 a 14.449. Transitano annualmente per lo Stretto più di 600.000 viaggiatori; il movimento più forte è per il transito di Villa S. Giovanni, quasi doppio di quello per il transito di Reggio; ciò si spiega facilmente tenendo presente che mentre il primo si svolge in genere fra il continente e la Sicilia, il secondo è, in maggior proporzione, movimento locale che si svolge nella massima parte fra Reggio e Messina.

Il traffico delle merci è pure sensibilmente più forte per la via di S. Giovanni. Anche i prodotti del traffico, in relazione con l'aumento delle corse, si sono accresciuti, nel quinquennio 1910-14, da 500 a circa 700 mila lire; l'accrescimento è stato costante e notevole per i trasporti di viaggiatori il cui prodotto è stato raddoppiato; per i trasporti di merci invece si sono avute delle oscillazioni.

Ci limitiamo all'anno 1914, essendo evidente che dopo, per le perturbazioni del traffico prodotto dal conflitto e nel caso particolari dalla guerra dei sottomarini, che rendeva poco sicura la via marittima, il movimento attraverso il canale presenta carattere di grande anormalità.

***

Per comprendere il reale vantaggio che presentavano già prima della guerra i *ferry-boats* bisogna tener presente fra l'altro che per la via di Villa S. Giovanni si effettuavano diversi servizi diretti internazionali: per quella via fra Napoli da una parte e Palermo e Taormina dall'altra esisteva durante l'inverno un regolare servizio di treni di lusso, forniti di sole vetture di prima classe e di vettura-ristorante, di più fino a quelle località della Sicilia proseguivano alcune vetture degli «express» Parigi-Roma, Berlino-Roma-Napoli, Vienna-Bologna-Roma.

Maggiori vantaggi presenterà senza dubbio in avvenire il servizio dei *ferry-boats* attraverso lo stretto di Messina coll'estendersi dei nostri servizi internazionali: il numero delle corse dovrà essere aumentato. Il percorso via mare presenta per molte persone un disagio serio, sicchè è naturale che si cerchi di abbreviarlo. Quale miglior via potrebbe offrirsi a questo scopo per le comunicazioni fra l'Europa centrale e settentrionale e una gran parte dell'Africa settentrionale, se non il transito longitudinale per il nostro territorio? Un servizio ferroviario marittimo rapido e comodo, che recasse i viaggiatori nordici alle rive meridionali della Sicilia e di là, con vapori celeri, sulle coste dell'Africa, rappresenterebbe un vantaggio reale e assicurerebbe a noi un traffico notevole. Al turista poi fornirebbe maggiore occasione di conoscere e di apprezzare le bellezze del nostro Paese, anche se il viaggio non sia interrotto da nessuna sosta. Immaginate questa corsa attraverso la nostra penisola: rapida, ma impressionante visione di un paesaggio mutevole e bellissimo sempre. L'uomo d'affari, il commerciante la ricorderà e tornerà dopo per riposarsi e per godere in uno di quegli angoli tranquilli ed incantevoli, visti anche soltanto di sfuggita attraverso il finestrino.

Ma non solo attraverso lo stretto di Messina dovranno transitare i *ferry-boats*. La nostra vittoria recente per cui non sono più amarissime le onde dell'Adriatico, ci pone innanzi, più presto che non si immaginasse, la necessità di risolvere i problemi delle comunicazioni con l'altra sponda ed in queste il *ferry-boat* dovrà avere la sua parte.

Non è molto che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvava il progetto di una transbalcanica italiana. In questo progetto è considerata la istituzione di un servizio regolare di «ferribotti» (usiamo la parola del progetto) fra Brindisi e Valona o fra Otranto e Valona, che insieme con la costruenda ferrovia Valona-Monastir dovrà porre in diretta relazione il nostro Paese con la Serbia, Salonicco e Costantinopoli. Il progetto prevede la costruzione di *ferry-boats* di 2180 tonnellate e suscettibili di una velocità di 15-12 miglia, cioè di 28 km. all'ora. Dovrebbero presentare una lunghezza fra le perpendicolari di m. 88.40 e la larghezza massima di m. 17.70, ed avere due binari in coperta con una disponibilità libera di m. 71.50 per il collocamento dei vagoni e quindi capaci di venti carri merci.

Circa l'approdo sulla sponda italiana si considerano Otranto e Brindisi. Il primo è più vicino a Valona, da cui dista 40 miglia e mezzo, mentre il secondo ne dista 68. Data la velocità economica del *ferry-boat* di 10 miglia all'ora, la traversata durerebbe circa 4 ore e circa 6 e mezzo. Con l'approdo a Brindisi si avrebbero circa due ore di maggior percorso per mare; d'altra parte il porto di Brindisi presenta, per il suo arredamento e per la sua situazione, notevolissimi vantaggi in confronto con quello di Otranto e il maggior percorso marittimo è compensato dal minor percorso terrestre.

Comunque è da augurarsi fervidamente che i lavori siano presto iniziati: la tecnica italiana e lo spirito di rinnovamento compiranno queste ed altre imprese più audaci, nelle quali il *ferry-boat* avrà la sua parte di gloria.

.. LA MANCIA ..

QUANTE volte ne avete sentito parlare? Quante volte è stato lanciato il grido liberatore di « abbasso la mancia »? Si è cercato di dimostrare che l'abolizione della mancia, dovrebbe, dopo tutto, essere richiesta, voluta, imposta da coloro stessi che ne sono umiliati; ma è stato fiato sprecato, è stata fatica inutile. La mancia c'è tuttora, ed è la piaga del turismo. Per fortuna non siamo noi ad averne il monopolio, e ci consola anche che non siamo soltanto noi a pensarne quello che ne pensiamo.

LA MANCIA È UNA ZANZARA ASSAI IMPORTUNA....

Basta un accenno, e subito vi si presenta alla mente la fitta schiera di portieri, camerieri, garzoni, cameriere, facchini, custodi che chi viaggia ritrova in tutti i luoghi e in tutte le ore, sempre affettatamente premurosa, sempre petulante, sempre insaziabile.

Questa espressione dell'avidità umana ha ispirato a Victor Hugo una pagina piena di vivacità e di brio. Le impressioni di indole pratica che egli ha riportato visitando il Reno, dànno un quadro perfetto della situazione. Purtroppo gli uomini hanno saputo creare le macchine possenti, che hanno impresso una fisionomia nuova al mondo, ma non hanno voluto correggersi da questa piccola vergogna. Leggete questo brano:

« Il piacere di veder tutte queste belle cose: musei, chiese, municipi è attenuato, bisogna confessarlo, dal grandissimo fastidio delle mancie. Sulle rive del Reno, come in tutte le contrade visitate dai turisti, la mancia è una zanzara assai importuna, che punge ad ogni istante, per ogni nonnulla, non già la vostra pelle, ma la vostra borsa. Ora, la borsa, questa borsa preziosa, contiene tutto per il viaggiatore, dacchè la santa ospitalità non esiste più per ricevere lo

.... LA SCHIERA DI PORTIERI, CAMERIERI, GARZONI ....

straniero sulla soglia delle case, col dolce sorriso e l'augusta cordialità. Ecco a qual grado di potenza gli intelligenti indigeni di questo paese hanno portato la mancia. Espongo fatti, senza nulla esagerare.

« Entrate in un paese qualunque: alla porta della città, uno staffiere s'informa dell'albergo presso il quale intendete alloggiare, vi chiede il passaporto, lo prende e lo trattiene. La vettura si ferma nel cortile della messaggeria. Il conducente, che pure non vi aveva degnato di un solo sguardo per tutto il viaggio, si presenta, vi apre la portiera, vi offre la mano con l'aria più graziosa. Mancia. Un minuto dopo, il postiglione arriva a sua volta, dato che ciò gli è espressamente vietato dalla polizia, e vi rivolge un discorso incomprensibile che significa: Mancia. Si scende. Un giovanottone toglie dalla carrozza la vostra valigia e il vostro sacco da viaggio e li depone a terra. Mancia. Un altro carica i bagagli su una carriola, domandandovi il nome dell'albergo al quale vi recate e si mette a correre davanti a voi, spingendo il suo veicolo. Giunto all'albergo, il vostro ospite si alza, e intavola con voi il seguente discorsetto, che bisognerebbe scrivere, in tutte le lingue, sulla porta di tutte le locande:

— « Buon giorno, signore.

— « Signore, vorrei una camera.

— « Benissimo, signore (verso l'interno): conducete il signore al N. 4.

— « Signore, vorrei pranzare.

— « Subito, signore, ecc. — Voi salite al N. 4 e vi trovate già il vostro bagaglio. Compare un uomo: è quello che vi ha accompagnato all'albergo con la carriola: mancia. Ne giunge un secondo: che vuole? ha recato i bagagli nella stanza. Voi gli dite: va bene, vi darò qualcosa, alla mia partenza, come agli altri domestici. — Signore, rispondeva colui, non sono della locanda, io. — Mancia.

« Uscite. Si presenta una chiesa, una bella chiesa. Bisogna entrarvi. Vi guardate intorno; cercate; le porte sono chiuse. Gesù ha detto « *Compelle entrare* ». I parroci dovrebbero tenere le porte aperte, ma i portieri le chiudono per guadagnar trenta soldi. Nondimeno, una vecchierella s'è accorta del vostro imbarazzo, vi si avvicina e vi indica un campanello, accanto ad uno sportello. Avendo compreso, voi sonate: lo sportello si apre, si affaccia l'inserviente. Voi chiedete di visitare la chiesa, e l'uomo, preso un mazzo di chiavi, si dirige verso il portone. Quando state per entrare nel tempio, vi sentite tirar per una manica: è la compiacente don-

. . . , CAMERIERE, FACCHINI, CUSTODI . . . .

netta che voi, ingrato, avevate ormai dimenticata e che vi ha seguito. Mancia. Eccovi in chiesa. Voi contemplate, ammirate, vi risentite: Perchè mai quella tenda verde calata su quel quadro?

— « Perchè è il migliore della chiesa — risponde l'altro.

— « Bene, qui si nascondono i più bei quadri: altrove si mostrerebbero. Di chi è?

— « Di Rubens.

— « Vorrei vederlo.

« Il vostro interlocutore vi lascia e ritorna un momento dopo con un individuo grave e compunto: è il custode. Questo bravo uomo preme una molla, la tenda s'apre e voi vedete il quadro. Poi, veduto il quadro, la tenda si rinchiude e il custode vi fa un saluto significativo. Mancia. Procedendo nella chiesa, sempre rimorchiato dall'inserviente, arrivate al cancello del coro, ben chiuso a catenaccio, davanti al quale si trova un personaggio vestito d'una chiassosa uniforme: è il portiere che, prevenuto del vostro passaggio, vi attende. Il coro è suo. Ne fate il giro: al momento di uscirne, il vostro impennacchiato e gallonato cicerone vi saluta maestosamente. Mancia. Siete così reso all'inserviente. Passate davanti alla sacrestia: miracolo! è aperta. Vi entrate: c'è il sacrestano. Il portiere si allontana dignitosamente, perchè bisogna pur lasciare la sua preda al sacrestano. Questi s'impadronisce di voi, vi mostra i ciborî, le pianete, i vetri istoriati che vedreste benissimo anche senza di lui, le mitre del vescovo, ecc. Veduta la sacrestia resta il sacrestano: Mancia.

« L'inserviente vi riprende nuovamente. Ecco la scala delle torri. La vista, dal sommo dell'alto campanile, dev'essere bella. Desiderate salirvi. Il vostro compagno ne spinge silenziosamente l'uscio. Salite una trentina di gradini, poi trovate il passaggio bruscamente sbarrato. C'è una porta chiusa. Vi voltate: siete solo, l'inserviente non c'è più. Bussate: appare una faccia ad un finestrino: è il campanaro. Quegli apre e vi dice: salite, signore. Mancia. Salite. Il campanaro non vi segue più: — tanto meglio — voi pensate e respirate, godete di esser solo e arrivate, così, gaiamente, all'alta piatta-

.... IL PERSONALE APPARE COME UN ESSERE IL QUALE HA RINUNCIATO ALLA PROPRIA PERSONALITÀ PUR DI CARPIRE QUALCHE COMPENSO ....

forma della torre. Là vi guardate intorno, andate, venite: il cielo è azzurro, il paesaggio superbo, l'orizzonte immenso. A un tratto vi accorgete che, da alcuni momenti, un essere importuno vi segue, vi tocca col gomito e vi ronza negli orecchi delle parole oscure. È lo spiegatore giurato e privilegiato, incaricato di commentare ai forestieri le magnificenze del campanile, della chiesa e del paesaggio. Di solito è un balbuziente, talvolta è balbuziente e sordo. Voi non gli date ascolto e lo lasciate borbottare a suo piacimento: ve ne dimenticate, contemplando l'enorme groppa della chiesa, donde si staccano i pilastri come costole disseccate, i mille particolari della guglia di pietra, i tetti, le vie, le strade sfuggenti in ogni senso, quasi raggi di una ruota gigantesca, di cui l'orizzonte sarebbe il cerchio e la città il perno, la pianura, gli alberi, i fiumi, le colline... Allorchè avete ben veduto ogni cosa, vi accingete alla discesa, dirigendovi alla torretta della scala. L'uomo vi si para dinanzi. Mancia. — Bene, signore — vi dice mentre intasca il denaro — ora vorrebbe darmi qualcosa per me?

— «Come? e quanto vi ho dato?

— «È per la Fabbrica, signore, alla quale debbo due lire per ogni persona. Ma ora, vossignoria comprende facilmente che mi occorre qualcosa per me —. Mancia. Scendete. Improvvisamente, una botola si apre al vostro fianco. Mette alla cella campanaria. Bisogna vedere le campane di questo bel campanile. Un ragazzotto ve le mostra, additandovele per nome. Mancia. Ai piedi del campanile ritrovate l'inserviente, che vi aveva pazientemente atteso e vi riconduce ossequiosamente fino alla porta della chiesa. Mancia.

«Ve ne tornate all'albergo guardandovi bene dall'informarvi, presso qualche passante, della strada da tenere, giacchè la mancia afferrerebbe anche quest'occasione. Avete appena rimesso il piede nella locanda, che vi vedete accostare amichevolmente da un essere a voi affatto sconosciuto: è lo staffiere che vi riconsegna il passaporto. Mancia. Pranzate. Vien l'ora della partenza. Il domestico vi reca il conto da pagare. Mancia. Un mozzo di scuderia porta il vostro bagaglio alla diligenza o alla messaggeria. Mancia. Salite in carrozza. Si parte, cala la notte. E domani tornerete da capo.

«Riepiloghiamo: Mancia al conduttore,

.... MANCIA AL PORTALETTERE ....

mancia al postiglione, mancia allo scaricatore del bagaglio, all'uomo della carriola, a quello che non fa parte del personale dell'albergo, poi alla donnetta, a Rubens, al custode, al sacrestano, al campanaro, al cicerone, alla Fabbrica, all'aiuto-campanaro, all'inserviente e, infine, allo staffiere, ai domestici, al mozzo di scuderia, al portalettere: son dunque diciotto in un giorno. Detraetene la chiesa, assai costosa, ne restano ancora nove. Calcolate queste mancie secondo un minimo di cinquanta centesimi e un massimo di due lire, obbligatorio, talvolta, e avete una somma abbastanza inquietante. Non dimenticate che ogni mancia dev'essere una moneta d'argento: i soldi e gli spezzati di rame sono roba di sì piccolo conto che qualunque zoticone li sprezzerebbe.

« Per questi popoli ingegnosi, il viaggiatore non è altro che un sacco di scudi da vuotare al più presto possibile. Ognuno ci si mette per la propria parte; perfino il governo se ne immischia, prendendovi il baule e il sacco da viaggio e caricandoseli sulle spalle mentre vi porge la mano. Nelle grandi città, i viaggiatori con bagaglio sono tenuti a versare ciascuno al tesoro reale dodici soldi e due quattrini. Giunto da appena un quarto d'ora ad Aquisgrana avevo già dato una mancia al re di Prussia ».

***

Se Victor Hugo avesse conosciuto le gioie dell'automobile, avrebbe visto aumentare i pantagruelici appetiti dei professionisti della mancia, in modo incredibile e, probabilmente ci avrebbe offerto un altro quadro suggestivo dei suoi dispiaceri di viaggio.

In verità, sotto questo aspetto, sono mutati i tempi, ma non gli uomini: anzi il progresso li ha resi più avidi.

Ma le esigenze ognora crescenti delle persone con le quali ci troviamo continuamente in rapporti valutabili a soldoni, ha conseguenze che non si limitano a un fastidio che spesso oltrepassa i limiti consentiti dai nostri nervi: gli effetti sui resultati economici e sociali creati dal movimento turistico sono tutt'altro che lievi. E sono d'ordine morale anzitutto: il turismo ha fatto senza dubbio da un po' di tempo dei passi da gigante, ma nell'opinione di molti non è ancora tenuto nella considerazione che gli spetta, perchè permane una impressione indefinibile di diffidenza derivata semplicemente dai contatti con persone che sentiamo troppo lontane dal ritmo moderno della vita.

L'albergo è un organismo che diventa sempre più complesso: ha perso la fisionomia di un luogo d'asilo, dei buoni tempi passati, e si è trasformato in una azienda tutt'altro che trascurabile, al cui confronto possono impallidire officine anche di qualche importanza: effettivamente l'albergo è un ambiente industriale, ove anche la meccanica non ha piccola parte: gli impianti di riscaldamento, le lavanderie, gli ascensori, i servizi di trasporto costituiscono un assieme talvolta imponente: vi sono anche da noi alberghi che valgono qualche milione e che forniscono lavoro a centinaia di persone.

.... MANCIA AL CAMERIERE ....

Pure, sembra ancora a più di uno che tutto ciò che si muove intorno all'albergo abbia carattere servile: ben lo sanno i nostri albergatori che giustamente si sentono offesi da apprezzamenti spesse volte poco lusinghieri, espressione di pregiudizi che ormai avrebbero dovuto fare il loro tempo.

La mancia ha senza dubbio contribuito enormemente a formare questa atmosfera sgradevole: essa crea un rapporto che non è quello che unisce il commerciante al cliente, l'industriale all'operaio.

.... SCOMMETTO CHE MI DARÀ LA MANCIA ....

Le relazioni fra queste persone sono sempre sulla base della uguaglianza, quelle invece fra viaggiatore e personale d'albergo sono di tutt'altro genere: il viaggiatore è tutto: esso ha una superiorità assoluta. Il personale appare invece come un essere il quale ha rinunciato alla propria individualità indebolendo o cancellando il proprio carattere per raccogliersi in monotoni e stereotipi atteggiamenti, pur di carpire qualche compenso.

.... FORSE CHE SÌ, FORSE CHE NO ....

Ed ecco il grave danno che ne deriva al turismo: la tendenza alla generalizzazione fa sì che uomini anche eminenti si lascino trascinare ad espressioni ingiustificate ed assurde: persone che hanno formato la loro vasta esperienza e la loro coltura viaggiando, studiando altri Paesi per ragioni politiche, d'arte, d'industria od altro, che sentono come i loro stessi figli non potranno essere degni di loro se non avranno colmato — almeno in parte — le lacune immense degli studi, col conoscere il mondo, non esitano talvolta a trovare parole di scarso incoraggiamento a quel movimento turistico che si accusa magari « di fomentare la servilità nei secoli ».

Perchè? L'epoca nostra è caratterizzata dall'opera feconda di elevazione generale: coloro che hanno rinunciato ad una parte del loro personale valore, che fanno dipendere il compenso del loro lavoro dal contegno verso i propri connazionali o peggio verso gli stranieri, per giungere ad ottenere da essi la maggior copia di favori, contrastano troppo colle tendenze odierne: sono un anacronismo.

Dobbiamo perciò riprovare i giudizi ingiusti, ma dobbiamo anche cercare di eliminare le cause che tendono a intorbidire le acque purissime del turismo.

Ma anche in questo caso le difficoltà sono d'ordine morale (purtroppo!) e il progresso si deve strappare con sforzo incredibile.

Il turismo ha fatto miracoli, ma non ha ancora potuto eliminare l'ossequiosità ove basta l'obbedienza, l'atteggiamento esageratamente cortigiano ove occorre dignità.

Il miglioramento non può venire che difficilmente dall'individuo che fornisce l'opera propria nelle organizzazioni turistiche: egli è assolutamente impotente, e qualsiasi reazione rimarrebbe sterile. Lo spirito di indipendenza non può farsi strada quando esso contrasta con la generalità delle abitudini e, peggio, quando può compromettere lo scopo lucrativo della professione.

L'eccezione è destinata a rientrare presto nella normalità se non vuol essere eliminata.

***

Le obiezioni che si fanno all'uso e all'abuso della mancia, non si limitano dunque alla valutazione della quota di spesa — spesso elevatissima — che grava troppo ingiustificatamente, a questo titolo, sul bilancio del turista. La ragione materiale ha grande importanza, ma è superata assai dalla ragione morale.

Vi è — specialmente per gli albergatori — un interesse grandissimo a mantenere elevato nel pubblico il grado di con-

.... MILLE GRAZIE, BUON VIAGGIO ....

.... CHE AVARACCIO, CINQUE LIRE SOLTANTO DI MANCIA ....

siderazione dell'ambiente alberghiero, dal punto di vista professionale. Se si potesse di colpo eliminare la tendenza all'indebolimento dello spirito di indipendenza personale, la classe alberghiera farebbe immediatamente un grande salto in avanti nella estimazione generale.

Abolizione della mancia, dunque? L'abitudine è così radicata che un cambiamento immediato dei rapporti fra cliente e personale sembra impossibile.

Probabilmente il malcontento sarebbe generale: gli impiegati si vedrebbero menomati nei loro materiali interessi, i proprietari dovrebbero gravare il proprio bilancio delle mercedi ai dipendenti, e infine... i clienti forse più di tutti sarebbero insoddisfatti, per due ragioni: la prima non fa troppo onore al senso d'equità del personale, la seconda dimostra la fragilità umana.

.... NEPPURE UNA LIRA ....

È indubitato che la puntualità e i perfezionamenti nel servizio, le prestazioni gradevoli che agli occhi di un distratto possono anche assumere l'apparenza di spontaneità, non si ottengono che dietro un immediato compenso: molti perciò si sottopongono con piacere a questa forma di rimunerazione, pur di non rinunciare a quelle sfumature che sono elargite soltanto caso per caso, e che rappresentano per essi altrettante necessità. D'altra parte, senza la mancia molti clienti si sentirebbero diminuiti nell'abituale considerazione, dosata a seconda dell'entità del corrispettivo, per cui sarebbero desiderosi di esser solleticati nel loro falso amor proprio e quindi tentati di ricompensare le piccole cure che loro vengono prodigate.

* * *

La soluzione del problema è dunque assai difficile: tuttavia è notevole il fatto che l'elemento morale comincia a farsi sentire, anche presso gli interessati, in modo assai promettente. Già da tempo la stampa professionale svizzera constata che le organizzazioni alberghiere non godono di sufficiente considerazione presso il pubblico. « Per ciò che riguarda la pretesa immoralità della mancia », scriveva recentemente la *Rivista Svizzera degli Albergatori*, « il male non può essere tanto grande come tanta gente finge di immaginare. Si vedono in mezzo agli uomini di Stato, ai dotti, ai banchieri, molte grosse teste accettare sotto forma di percentuale, di gratificazioni, di testimonianze di riconoscenza, di doni d'onore e d'altro, delle mancie cospicue, senza che la loro onorabilità per questo subisca il più piccolo strappo ».

Tuttavia lo stesso numero di Rivista, porta immediatamente dopo, sotto il titolo « Questioni d'impiegati » una proposta di riforma di salari e di abolizione delle mancie mediante indennità: il progetto è studiato con grande cura anche nel dettaglio, e quindi verrà riprodotto in un prossimo numero di questa Rivista.

Il criterio fondamentale è di dare applicazione al principio già auspicato da tanti (e di cui si ha qualche raro esempio anche presso qualche albergo italiano) semplicissimo in apparenza, ma non scevro di difficoltà pratiche, di un aumento percentuale sull'importo del conto da pagare all'albergatore, variabile a seconda della durata del soggiorno e dell'importanza dell'albergo.

Ma, ciò che ancora è più notevole, è che la proposta è fatta dalle varie associazioni dei lavoratori dell'albergo, ed è un sintomo caratteristico di risveglio del senso di dignità individuale e professionale.

La nostra Società degli Albergatori, se ne sta pure occupando nella sua Rivista, e giustamente osserva che l'argomento è stato da tempo già trattato da diversi punti di vista e con diversi intenti.

Un albergatore milanese, rammenta, che nel 1909-10, in seguito ad un articolo sul « Corriere della Sera » la Rivista della S.I.A. ha ricevuto

.... CINQUANTA CENTESIMI ....

e pubblicato diverse proposte in senso vario. L'abolizione che sembrò allora prematura, appare ora necessaria anche da noi.

Poichè le difficoltà da superare sono assai grandi, tanto maggiore sarà il merito della nostra S.I.A. se riuscirà nella riforma.

Tuttavia occorrerà del tempo: la forza dell'abitudine, gli interessi in giuoco, tutt'altro che indifferenti, costituiranno altrettante resistenze tenaci.

***

Comunque, ci conforta il movimento iniziato: confidiamo che si arrivi realmente all'abolizione: la questione ha una importanza fondamentale sull'apprezzamento dell'industria alberghiera e quindi influisce sul suo progresso. Finchè gli albergatori permetteranno che nella propria casa, sotto i loro occhi, si svolga lo spettacolo delle mancie come si vede ora, troveranno infiniti clienti che considereranno con sprezzo non solo il personale, ma anche gli stessi proprietari: i più indulgenti negheranno loro ogni simpatia. E finchè le più gravi questioni alberghiere non entrano nell'intimo della parte intellettuale del pubblico, vi è poca speranza di riuscire.

Parlate di questioni alberghiere al banchiere e al legislatore: ahimè! generalmente non sono maturi: sono troppo impregnati della mentalità comune. L'albergo, anche per essi, è soltanto quel luogo ove tutto è imperniato sulla mancia nella forma che ben conosciamo. Chi si preoccupa di sacrificio di albergatori, di requisizioni, di conseguenze sull'economia del paese? La mancia, ecco tutto!

ATTILIO GERELLI.

IL CONVEGNO DI MILANO PER L'AVVENIRE DELL'AERONAUTICA ITALIANA.

Per iniziativa della L. A. N. si sono riuniti a Milano il 12 gennaio alcuni rappresentanti dell'Esercito e della Marina, industriali, tecnici, piloti, funzionari di Stato, rappresentanti di Enti vari, giornalisti per studiare i gravi problemi relativi all'attuale difficile momento.

Lo sviluppo che la guerra ha dato all'aeronautica ed in ispecie all'aviazione — nel convegno della L. A. N. non si è parlato che d'aviazione — ha creato una nuova situazione di fatto che al chiudersi della guerra stessa ed all'iniziarsi del presente periodo pacifico ha riflessi di vario ordine e di diversa portata. Principalmente:

a) ha creato problemi specifici di natura economico-industriale riguardante il trapasso delle industrie aviatorie dalla attività di guerra alla attività di pace;

b) ha creato problemi giuridici internazionali e nazionali dipendenti dalla possibilità di applicazioni pratiche dell'aviazione ai servizi civili.

Tali due gruppi di problemi si scindono in molteplici questioni concrete, rispetto alle quali si manifestano diverse e talora opposte tendenze a seconda dei diversi e talora opposti interessi in giuoco. Non occorre gran che per rilevare, scorrendo, concordanze ed attriti fondamentali. Conchiusa la guerra, ad esempio, è interesse dello Stato ridurre al minimo i propri carichi residuali nei confronti delle industrie di guerra e quindi anche nei confronti dell'industria aviatoria: è in perfetta antitesi l'interesse degli industriali dell'aviazione, i quali, non disponendo di nessun mercato all'infuori di quello statale, sentono stroncata all'improvviso ogni loro attività. Quali i danni e quali i vantaggi e quale la soluzione meno lesiva degli opposti interessi di gruppo? In che ed in quanto l'interesse dell'economia nazionale è in conflitto con l'interesse diretto ed immediato dello Stato ed in accordo con l'interesse delle singole industrie? E quali le conseguenze, nell'un senso e nell'altro, della previsione avvenire sugli sviluppi pratici dell'aviazione civile come mezzo di trasporto? E quali i riflessi politici di tali previsioni? È noto, ad esempio, che precedentemente alla guerra, l'Inghilterra si mantenne in istintiva diffidenza verso lo sviluppo della navigazione aerea, quasi costituisse minaccia alla sua posizione di privilegio sul mare. In che senso economicamente e politicamente potrà influire nella posizione reciproca delle Nazioni e degli Stati l'applicazione su vasta scala dei trasporti aerei? E quali particolari vantaggi, economici e politici a quello fra gli Stati od a quel gruppo di Stati che riuscisse prevalente nella gestione dei grandi raccordi aerei fra Nazione e Nazione, fra continente e continente?

Credenti o no, entusiasti o meno non si può negare: ove vasti ed intensi raccordi aerei internazionali ed intercontinentali si realizzano, verrà spostata la attuale e relativa importanza economica dei varii centri, verrà spostata in estensione e direzione la stessa civiltà attuale.

Le divergenze di interessi (presenti e futuri) economici, politici, morali, si riflettono anche e profondamente nei molteplici problemi concreti di ordine giuridico internazionale e nazionale. Che la soluzione di detti problemi si inquadri piuttosto nel principio della libertà dei cieli od in quello opposto della sovranità, è astrattismo, è funzione di teoria, è cosa di secondaria importanza: quello che importa, quello che sposta, definisce, crea o cancella determinati interessi, è il modo concreto di soluzione di tali insorti ed insorgenti problemi, sono i termini specifici della regolamentazione in progetto. Se si fosse tenuto conto di quanto prepara la Commissione interministeriale per l'aeronautica civile, si sarebbe rilevato come questa elabori norme lontane da entrambe le tesi sopra accennate, forse meglio inquadrate in un'ipotesi — sia pur nuova in senso giuridico tradizionale — di sovranità internazionale sul cielo: riflesso evidente ed immediato della attuale situazione economica e politica da parte di un vasto gruppo di Stati.

È indubbio: la sicurezza, l'ordine pubblico, l'ordine internazionale, impongono a carico del nuovo mezzo determinate regolamentazioni e determinati controlli.

In quali modi, termini e limiti?

Sarà, ad esempio, interesse dell'industria — tanto più dell'industria che gestisse i trasporti aerei — ridurre al minimo regolamenti, controlli e carichi derivantine: ciò talora in opposizione talora in accordo con lo Stato, talora in opposizione talora in accordo con l'interesse dei varii sottogruppi costituiti e costituendi come piloti, personale addetto alle aziende dell'una e dell'altra specie, funzionarii di Stato, enti morali, turistici, sportivi volti all'oggetto.

Al convegno indetto dalla L. A. N. sono convenuti rappresentanti di tutte le categorie di enti e di persone che abbiamo indicato nelle prime righe di questo articolo. Estensione e varietà che, a nostro avviso, se ha giovato esteriormente al Convegno, ha nuociuto nella sostanza e nella conclusione. I diversi gruppi hanno accennato alle loro diverse tendenze — gli industriali le loro preoccupazioni immediate e future, i piloti le loro critiche ed i loro dubbi, i giuristi le loro ipotesi — ma o non hanno potuto concretarle o, concretate, non hanno potuto esser messe ai voti. La ragione di questo fatto che toglie efficacia ai risultati del convegno sta nel troppo ampio e complesso oggetto dato al convegno. Non esiste una aeronautica od un'aviazione astratta, indipendente da chi la fa: ovverosia in tanto vi è un'aeronautica ed un'aviazione in quanto vi è chi fabbrica, chi pilota, chi controlla, ecc. In un avvenire non lontano potremo dire che in tanto esiste una aviazione da trasporto in quanto esistono passeggeri e merci da trasportare. Dar voce alle tendenze, agli interessi, alle aspirazioni delle diverse categorie costituenti un determinato assetto, è funzione sommamente utile affinchè una buona attività di Stato ne possa tener conto nella esplicazione delle funzioni sue. Ma appunto per questo le diverse voci — anche se discordi — devono aver modo di farsi intendere, devono potersi esprimere concretamente.

L'ordine del giorno votato, nel quale sono sparite le tendenze molto accentuate dei singoli gruppi, è il seguente:

Il convegno aereo di Milano, udite le relazioni della L. A. N. e dei Senatori e Deputati lombardi in seguito a discussione generale:

Invita il Governo a disciplinare senza indugio la navigazione aerea stabilendo il principio dell'assoluta differenziazione dell'aviazione militare da quella civile per il più rapido avviamento ai servizi civili, e conseguentemente uniformandosi a questi criteri:

a) libertà del cielo e più precisamente limitazione dei diritti di sovranità dei singoli Stati sull'aria ad essi incombente per le esigenze richieste da ragioni di sicurezza; reciprocità internazionale e scambio internazionale dei servizi;

b) ripristinamento immediato della libera navigazione aerea secondo le norme vigenti prima della guerra, in attesa delle conclusioni del prossimo congresso internazionale di Parigi;

c) concessione ad organizzazioni industriali, costituite con l'aiuto tecnico e con facilitazioni economiche da parte dello Stato, dell'esercizio di linee aeree per servizio viaggiatori e posta con congrui sussidi statali;

d) soluzione urgente del problema di trapasso delle industrie dalla produzione di apparecchi di guerra ad apparecchi per aerotrasporti di pace; con istituzione di concorsi e di premi;

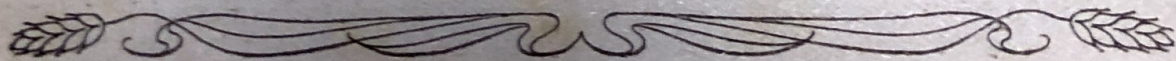
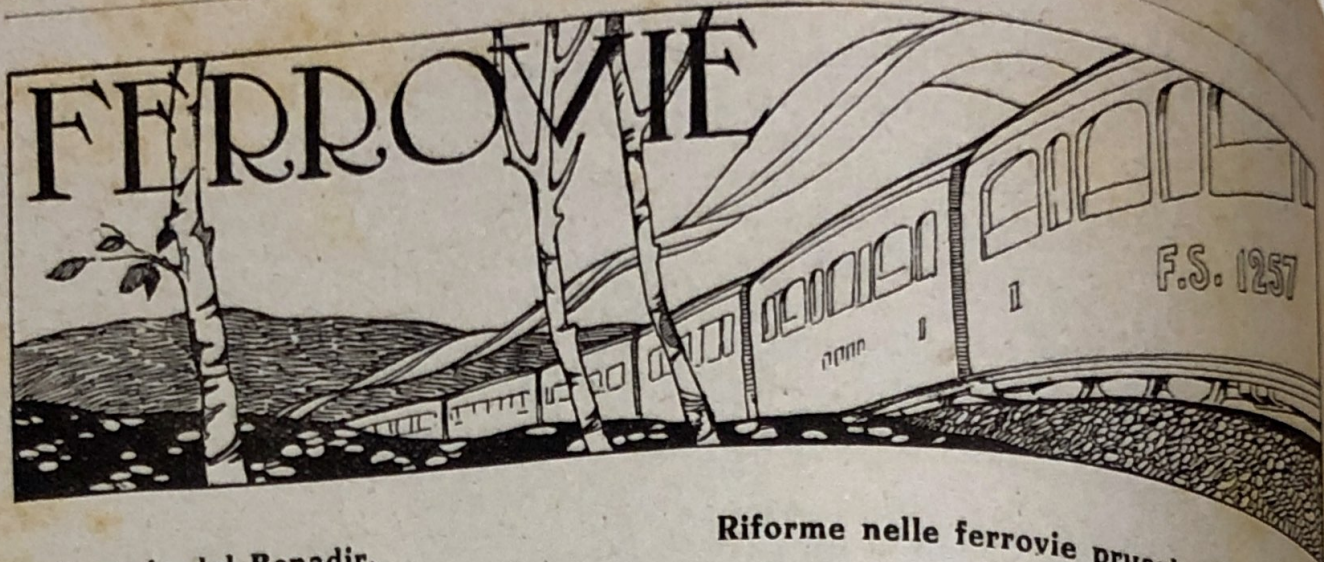
e) istituzione di un più rigido insegnamento professionale, tale da creare un personale di navigazione e di rotta con esclusivo diritto dello Stato di concessioni dei brevetti di pilota e controllo degli apparecchi;

f) espropriazione per il titolo di pubblica utilità delle aree da adibirsi a porti aerei e concessioni preferibilmente ai comuni e provincie dell'esercizio dei porti stessi;

g) organizzazione da parte dello Stato con concorso della L. A. N. dell'Istituto cartografico del T. C. I. ed eventualmente di altri Enti, di rotte aeree e relativa cartografia; di servizi regolari e delle segnalazioni aerologiche.

ERRICO BUGNI.

Rispetto a quest'ultimo punto dell'ordine del giorno, il T. C. I. è lieto di informare che da tempo ha in esecuzione una Carta che si ritiene possa riuscire assai utile per aeronavigazione. Su di essa verranno, a tempo opportuno, fornite ampie notizie.

Il T. C. I. ha pure già da mesi ripreso il lavoro di una nuova edizione del proprio Annuario dell'Aeronautica: *sarà il sesto della serie, e naturalmente, avrà impressa la fisionomia nuova data dalla guerra: sarà una piccola enciclopedia tecnica, economica, scientifica, illustrativa e pratica di tutto quanto riguarda le espressioni di attività che traggono origine diretta od indiretta dall'aviazione.*

FERROVIE

La ferrovia del Benadir.

Un recente decreto ha autorizzato la costruzione di una ferrovia che da Mogadiscio, capitale della Somalia, dovrà raggiungere Iscio Baidoa con un percorso di 265 km. e che eventualmente dovrà prolungarsi verso Lugh ed il confine italo-etiopico meridionale.

La ferrovia, che i tecnici assicurano potersi costrurre con relativa speditezza, è assai importante non solo per lo sviluppo della colonia del Benadir, ma altresì per lo sfruttamento della regione meridionale dell'Etiopia. Si osserva che colla ferrovia Massaua-Asmara-Cheren da nord e coll'altra del Benadir da sud sarà possibile convogliare le merci dei mercati etiopici verso i nostri porti del mar Rosso e dell'Oceano Indiano in modo da valorizzare i nostri possedimenti eritrei e somali, anche come colonie di transito.

Nuove comunicazioni colla Francia.

Si discute assai in questo momento circa la necessità di migliorare le comunicazioni colla Francia.

Oltre quanto fu già annunciato dall'on. Villa, ministro dei Trasporti, e cioè il raddoppiamento dei binari e l'elettrificazione delle linee già esistenti, si torna ad affacciare l'opportunità di aprire nuove gallerie traverso le Alpi. Da taluno si propone l'apertura di una linea Aosta-Chamonix col traforo del Monte Bianco; altri preferisce una linea Oulx-Briançon con una galleria traverso il Monginevro. Vi è poi un progetto favorevole ad una comunicazione diretta Torino-Marsiglia traverso il Monte Delfino, progetto che incontra molte opposizioni pel timore che con una tale linea si avvantaggi il porto di Marsiglia a danno di quello di Genova.

È desiderabile che l'importantissimo problema venga discusso a fondo, perchè non accada che con deliberazioni non sufficientemente ponderate, o che trovino base più in idealistici entusiasmi che non nella realtà dei fatti, non si pregiudichi gravemente l'interesse italiano.

Riforme nelle ferrovie prussiane.

Secondo quanto si annuncia, nelle ferrovie dello Stato prussiane si introdurranno alquante riforme che costituiscono una rivoluzione contro le tradizioni sin qui seguite in argomento.

La spinta è stata data dalla necessità di forti spese per la riparazione e la costruzione di materiale rotabile e il restauro delle linee, spese per le quali sono state date ordinazioni per l'importo di tre miliardi.

Per le merci è previsto un aumento generale del 60 %. Pei viaggiatori si preannuncia la seguente scala di aumenti: quarta classe 20 %; terza classe 25 %; seconda classe 35 %; prima classe 100 %.

È poi previsto in una seconda fase la riduzione delle classi a due sole: anzi per le linee a trazione elettrica ad una sola, come per i trams. La direzione delle ferrovie prussiane osserva che la prima classe, finora poco frequentata, lo sarà ancor meno dopo il nuovo forte aumento di tariffe. Tuttavia non si può proporre la soppressione immediata per lo stato miserando in cui trovasi il materiale, e per i vincoli di traffico coll'estero.

Economie attuabili sulle tramvie.

L'*Electric Railway Journal* ha un interessante articolo, nel quale sono esaminate le economie che la Compagnia delle tramvie del Kansas (U. S.) ha creduto suo dovere di realizzare prima di procedere all'aumento delle tariffe.

Anzitutto si sono saldate all'arco elettrico le rotaie, economizzando così nella corrente di ritorno, nei collegamenti in rame, e ottenendo la soppressione quasi completa dei danni dell'elettrolisi. Poi la manutenzione della strada è stata resa meno onerosa grazie alla larga adozione di macchine, e soprattutto di utensili ad aria compressa o elettrici.

La rete di distribuzione fu ristudiata e si poterono economizzare 500.000 franchi di rame; inoltre si ottènne di diminuire la spesa di manutenzione di essa. Si adottarono segnali automatici che resero più sicura la circolazione; si studiarono pure carrelli motori di un modello perfezionato, così da al-

leggerire il consumo delle rotaie. Si ristudiarono le vetture, riducendo il peso morto per viaggiatore dal 37 al 24 %. Infine si economizzò sulla corrente controllando il manovratore con apparecchi registratori e curando che egli mantenesse il più possibile la velocità acquisita.

Ecco altrettanti punti che le nostre amministrazioni tramviarie potrebbero far oggetto dei loro studi prima di inasprire le tariffe di trasporto.

La standardizzazione delle locomotive.

Un rapporto del Presidente della *Baldwin Locomotive Works Company* studia se si possa applicare la standardizzazione alle locomotive. E conclude coll'affermare che l'adozione di pochi tipi normali di locomotive finisce col mettere in stato di inferiorità le compagnie che vogliono migliorare il loro materiale: è dunque contraria al progresso.

Sarebbe invece utile adottare la standardizzazione non per l'insieme delle macchine, ma pei particolari di esse. Così si son potuti stabilire — per accordo tra i rappresentanti delle ferrovie e le tre grandi compagnie di costruzione degli Stati Uniti — dodici tipi di macchine, tra i quali poi le compagnie scelgono quelli più adatti pel loro tipo di linea e di servizio: a questi possono poi portarsi le varianti che si preferiscono.

Le tramvie pel trasporto delle merci.

La scarsezza degli animali da tiro, la difficoltà di procurarsi la benzina, che d'altra parte si mantiene a prezzi assai elevati, rimette in discussione il progetto di utilizzare pel trasporto delle merci le tramvie urbane. Sulla questione sono diversi i pareri: è bene però si sappia che tale trasporto è in uso già da tempo a Nizza, a Bilbao, a Dublino, dove si hanno treni merci di quattro veicoli sulle linee tramviarie, a Birmingham e a Bradford, dove circolano per le vie autocarri elettrici, che prendono la corrente dalla linea delle tramvie.

Ora, specialmente in Francia, si diffonde l'idea di sfruttare gli impianti tramviari urbani specialmente nei quartieri eccentrici, sia pure limitando il servizio merci alle ore notturne nelle tratte in cui il traffico diurno è più intenso.

I vantaggi che il provvedimento offre sono di parecchie specie. Com'è evidente, si migliora la viabilità, diminuendo il traffico diurno, dove si adotta il servizio notturno per le merci: non solo, ma poichè lo stesso servizio diurno è tre volte più rapido che non con altri mezzi di trasporto, ne viene che anche in questo caso le strade restano occupate dai veicoli per un tempo tre volte minore. Ciò senza dire che la circolazione dei veicoli riesce assai più ordinata.

È anche diminuito il logorio delle strade: inoltre si può usufruire dell'energia elettrica nelle ore notturne, quando essa è inutilizzata nei riguardi degli altri servizi.

Va notato poi come per taluni speciali tipi di trasporti nell'interesse delle pubbliche amministrazioni le tramvie siano particolarmente adatte.

Anzitutto è reso agevole il trasporto dei rifiuti, che non occorre più bruciare, ma che possono essere utilizzati per la concimazione, poichè con piccola spesa si possono portare più lontano dai centri urbani, prendendoli e direttamente nel luogo di produzione e recandoli al luogo di consumo.

Inoltre le tramvie possono servire assai bene pel trasporto di bagagli e colli voluminosi con grande comodità del pubblico.

Infine vi è il servizio di approvvigionamento dei mercati che si svolge quasi esclusivamente nelle ore notturne e che potrebbe essere un campo in cui potrebbe dare notevoli vantaggi il servizio tramviario per le merci.

Il problema meriterebbe di essere studiato anche in Italia, non foss'altro per mettere in valore sempre più le risorse del nostro carbone bianco.

PER IL PARCO NAZIONALE DELL'ABRUZZO

In base ai risultati dei vari sopraluoghi fatti in Abruzzo dalla Commissione per i parchi nazionali, nominata dalla Federazione « Pro Montibus » di Roma, si sta ora portando a termine la planimetria definitiva della zona che costituirà il Parco nazionale dell'Abruzzo.

A questo riguardo è prossima la pubblicazione del decreto-bozze per l'istituzione del Parco stesso.

Continuano intanto a pervenire alla Federazione « Pro Montibus » incoraggiamenti per l'iniziativa presa e offerte in denaro da Enti pubblici e da privati.

Per le offerte rivolgersi alla Federazione « Pro Montibus » - Via del Seminario, 113, Roma.

Secondo esperienze istituite in Francia i **tanks sarebbero utilizzabili per la trazione di convogli di barche.** Nelle vicinanze di Epernay sul canale della Marna, con un *tank* leggero si ottenne una velocità di tre chilometri all'ora, doppia in confronto di quella che si otteneva con mezzi che si avevano prima a disposizione.

Mentre da noi la questione della marina mercantile non esce dal pelago delle discussioni, in Francia si dà opera alacre a risanare le ferite della guerra. La **marina mercantile francese** ha ottenuto 100.000 tonnellate della grande flotta mercantile costrutta o da costrurre negli Stati Uniti: poi 750.000 tonnellate sono state assegnate dall'Inghilterra ai trasporti francesi; infine la Francia si prepara a costrurre in cinque anni tre milioni di tonnellate di navi per l'importo di due miliardi di franchi. I crediti relativi sono stati votati dalla Camera francese fino dallo scorso novembre.

Ultimati ormai nelle loro linee generali i progetti del **porto di Milano**, si annunciano avanzati gli studi per poter dar mano ai lavori. Per ora si provvederà al generale sbancamento di tutte le aree da adibire allo scalo, nonchè alla formazione dei rilevati per la stazione tramviaria, per gli edifici civili ed industriali.

Si tratta di un complesso di lavori per circa quattro milioni di lire, con un movimento di terra di 1.800.000 metri cubi.

Intanto si provvederà da parte del comune di Milano alla demolizione del bastione di porta Ticinese per ottenere le aree destinate all'ampliamento e alla sistemazione dell'attuale darsena. Anche questi lavori si inizieranno al più presto, e, con ogni probabilità, nel prossimo febbraio.

I giornali politici rilevano le eccellenti condizioni di attrezzatura e di organizzazione del **porto di Trieste,** munito degli impianti meccanici più moderni e più potenti, così da rendere rapide le operazioni portuarie in modo veramente maraviglioso. E si osserva che ciò che l'Austria aveva fatto pel maggior porto della Monarchia, dovrebbe esser fatto nelle stesse proporzioni nei maggiori nostri porti; ciò se si vuole davvero che finalmente l'Italia ottenga nel commercio marittimo il posto che le spetta.

Un **nuovo canale tra Parigi e il mare** è promosso da uno speciale Comitato, e i relativi studi sono già assai avanzati. Il canale congiungerebbe Parigi a Dieppe con una via navigabile più breve e più diretta della Senna: si avrebbe anche il vantaggio di avere a disposizione una linea indipendente dalle inondazioni che impediscono spesso la navigazione sulla Senna; infine si calcola che il nuovo canale possa giovare assai per trasportare i minerali della Francia orientale alla regione industriale di Beauvais e di Creil, così da usufruire di natanti che altrimenti farebbero il ritorno a vuoto dopo aver scaricato i carboni inglesi.

Come si vede, l'interessamento dei nostri vicini per le vie d'acqua non accenna ad acquetarsi e ciò può valere a stimolare chi tra noi ancora non fosse convinto della grande importanza che i trasporti acquei assumeranno sempre più.

L'*Engineer* rileva come **la produzione dei cantieri di costruzioni marittimi** abbia subìto notevoli cambiamenti durante la guerra, sia nei paesi belligeranti che nei neutri.

Gli Stati Uniti che nel 1914 non rappresentavano che il 7 % della produzione mondiale, mentre l'Inghilterra rappresentava il 58 %, ora hanno preso il primo posto, mentre Inghilterra, Francia ed Italia non producono a sufficienza pei rispettivi bisogni.

La Norvegia, soprattutto, poi la Svezia e la Danimarca hanno invece fatto un grande progresso nelle costruzioni navali. E maggiore di tutti lo ha fatto l'Olanda che ha aumentato del 30 % i suoi mezzi di produzione. La Germania ha fatto un progresso anche maggiore.

Perciò in Inghilterra ora si insiste per assicurare al paese una produzione annua di 3 milioni di tonnellate. E in Italia?

La necessità di dare opera energica alla **ricostituzione della marina mercantile italiana** appare anche più evidente quando si considerino nella loro cruda efficacia i dati

statistici sulle costruzioni nei cantieri dell'Intesa al 1 luglio 1918.

Su 564 mila tonnellate approntate mensilmente, in media e in complesso, solo 10 mila furono costruite dall'Italia, mentre il Giappone ne costruì ben 45.000, la Gran Bretagna 216.500 e gli Stati Uniti 280.000.

Aggiungasi a questi dati la constatazione fatta ufficialmente alla Camera dal Ministro dei Trasporti e cioè che oltre la metà del nostro naviglio mercantile è andata distrutta durante la guerra e che le nuove costruzioni hanno raggiunto appena il 15 per cento delle perdite subite: e si comprenderà quale programma di intenso lavoro sia necessario ai nostri cantieri se si vuole che la marina mercantile italiana riprenda almeno il modesto posto tenuto prima della guerra.

La Commissione che studia l'**allacciamento per via d'acqua di Milano col lago Maggiore e Torino,** ha scelto, come tracciato del canale, la linea Milano-Nosate-Bornago-Lago Maggiore, proposta dall'Ufficio tecnico municipale di Milano: il progetto comprenderà un'opera tecnica di notevole importanza, e cioè l'attraversamento del Ticino con un ponte canale di circa due chilometri di lunghezza.

A questa linea si allaccerà a Bornago il canale che da Torino per Chivasso si dirige sul Lago Maggiore, canale che, per tal modo, formerà anche la comunicazione acquea di Torino con Milano.

La Germania intende ricostruire la sua flotta mercantile. — Poichè probabilmente gli interessi economici della Germania repubblicana non differiranno da quelli della Germania imperiale, non è difficile che venga tenuto fermo il progetto di legge votato al Reichstag per ricostituire la flotta mercantile. Gli armatori della Germania dovranno costruire 1.500.000 tonnellate di nuovi vapori di carico, con una spesa di 450 milioni di marchi.

Non essendo possibile che la spesa venga sostenuta dagli armatori tedeschi, interverrà il governo anticipando 300 milioni senza interesse e col solo obbligo di render la somma entro trent'anni per una metà; e per l'altra metà si dovrà pagare l'interesse del 6 % e si dovrà rendere la somma entro dieci anni. Le navi dovranno essere pronte entro cinque anni dalla conclusione della pace; ma 725.000 tonnellate di naviglio nuovissimo sono pronte sin d'ora a prendere il mare.

Tutto ciò sarà bene sia meditato, specialmente in Italia, dove si progetta molto, ma si fa relativamente poco.

In Olanda, per conto di una compagnia di navigazione di Rotterdam, si sta costruendo una serie di **navi a vela con motore ausiliario.** Si tratta di navi a tre alberi con motore ad olio pesante, che serve per navigare in periodi di calma o contro vento. Queste navi sono lunghe 42 m. e larghe 8: pescano 3.74 e dislocano 550 tonnellate. Il motore ha una potenza di 130 cavalli.

Ecco un tipo di nave al quale qualche anno fa non si sarebbe pensato di arrivare.

Si è progettato **un canale navigabile nella zona aperta di Napoli.** Esso sarà formato dalle acque dei tre fiumicelli che corrono in questa zona: Canale Sanseverino, Lamia e Corsea; sarà profondo poco più di un metro e mezzo e largo in media 20 m. Lo scopo di questo canale è quello di congiungere la zona aperta creata colla legge del 1914 coll'altra di nuova creazione di 5.500.000 mq. accaparrati da ditte industriali. Il canale sarà per ora lungo 4 km. e permetterà il trasporto di materie prime mediante chiatte o pontoni che, imbarcando le merci dal bordo dei piroscafi, le scaricheranno alla banchina fluviale dello stabilimento a cui sono dirette; in senso inverso si farà la stessa operazione coi prodotti lavorati.

Il canale potrà in avvenire estendersi fino al Sarno e al basso Volturno, creando una rapida via di comunicazione tra il porto di Napoli e le provincie di Salerno, Caserta e Avellino.

Nuovi grandi canali vengono progettati in Germania. Evidentemente si mira anche per questa via a rimediare ai gravi danni economici apportati dalla lunga guerra: ed è bene si conosca anche tra noi con quale coraggio si affrontino colà importantissimi problemi, e quanta fiducia si abbia tuttora nei vantaggi che possono derivare da una bene organizzata navigazione interna.

Alcuni mesi or sono la Camera di commercio di Lubecca riprendeva in esame il progetto russo per un canale tra Cherson e Riga. I delegati tedeschi alla loro volta spingevano il Governo dell'Ucraina a rivolgere la propria attenzione al progetto di un canale tra Cherson e Danzica o Königsberg, ai piani relativi al Dnieper e alle indagini per ottenerne il collegamento col mar Baltico: e in base al giudizio di una commissione all'uopo nominata si decideva di provvedere ai tre canali Cherson-Danzica, Cherson-Riga, Cherson-Königsberg. Fu subito versato un milione di marchi per le operazioni preliminari.

Il Governo della Baviera poi ha destinato due milioni di marchi per l'esecuzione del progetto di un canale navigabile tra Aschaffenburg e la frontiera dell'impero presso Passau. Oltre all'allacciamento del Meno col Danubio per Aschaffenburg, Bamberga, Norimberga e Steppeberg, si pensa al congiungimento del Neckar col Danubio, pel quale un industriale privato ha già dato un milione di marchi e lo Stato un sussidio di 100.000 marchi. Questo canale si farà tale da poter accogliere natanti di 1200 tonnellate.

Infine si studia ancora l'allacciamento del Danubio al lago di Costanza.

Aviazione

I grandi transaerei.

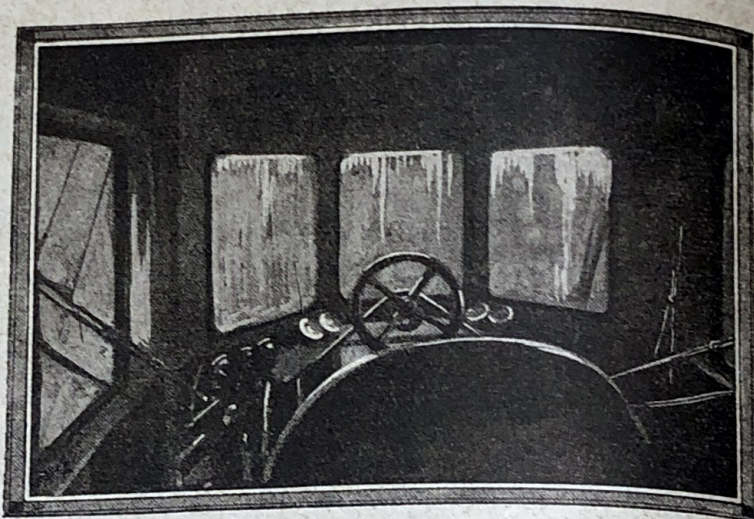
La concezione del grande transaereo deve essere distinta da tutte le concezioni realizzate per la necessità della guerra. Non più bombe, mitragliatrici ed altri arnesi di offesa e di difesa; non più grandi altezze da raggiungere. Basta al grande transaereo di salire quanto occorre per essere libero dagli ostacoli del suolo.

Gli apparecchi attuali da bombardamento sembrano già suscettibili di trasformazione; il loro adattamento ai bisogni della navigazione aerea è semplice; ma essi costituiranno soltanto il punto di partenza verso quella che dovrà essere la soluzione ideale.

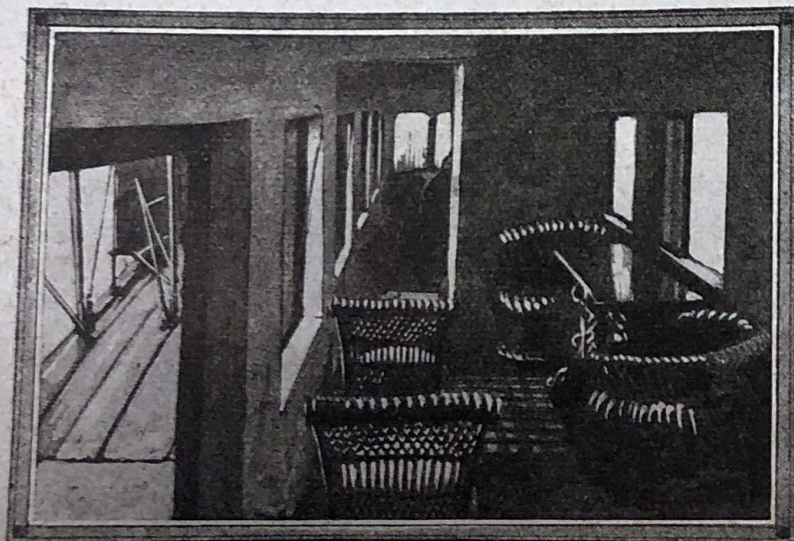
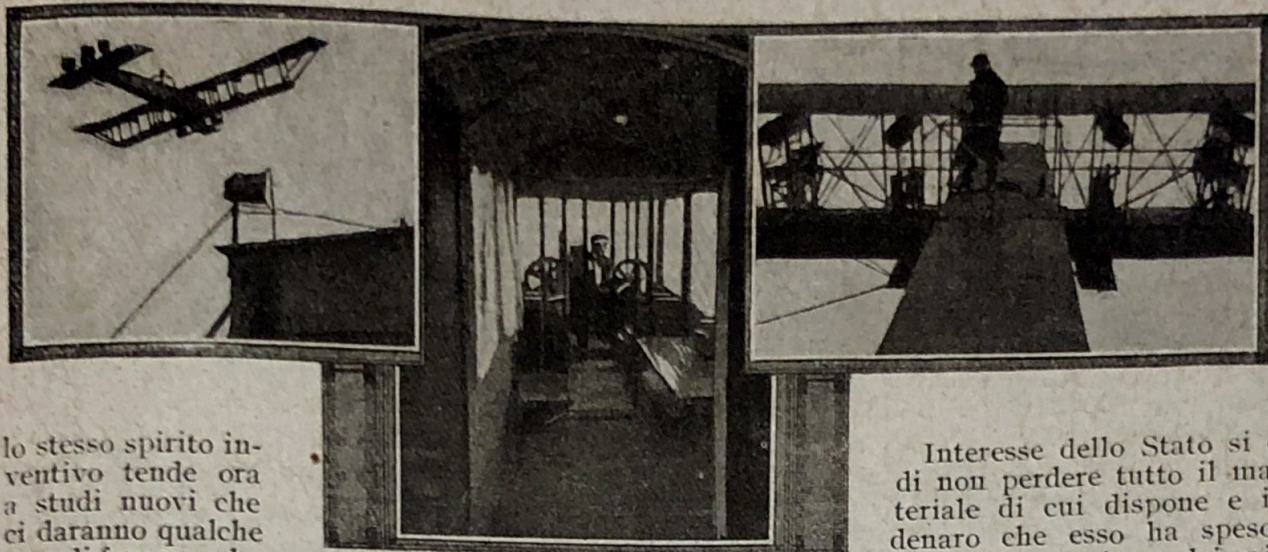
L'APPARECCHIO GIGANTE.

Il vero vascello dell'aria deve essere un apparecchio specialmente creato per il nuovo uso: viaggio comodo a lunga distanza.

Esso sarà dunque più grande di tutti gli apparecchi che finora sono stati costruiti. Utilizzerà diverse migliaia di cavalli-vapore ripartiti razionalmente in più motori di media potenza, indipendenti gli uni dagli altri e perciò offrenti assoluta sicurezza. Sarà comodo perchè disporrà della installazione occorrente a ricevere i viaggiatori in condizioni tali da non far rimpiangere la traballante diligenza dei nostri nonni.

Questo concetto, leggiamo ne *La traction moderne*, venne già studiato e realizzato da un precursore russo dell'aviazione, Sikorsky, il cui famoso « Ilia Mourametz » presentava già un certo *comfort*, come è facile rendersi conto dalle illustrazioni unite. Saloni, poltrone, tavoli da giuoco, illuminazione elettrica, larghe verande dalle quali si osserva il paese, passerelle per i viaggiatori avidi di grande aria e di spazio.

Tale tipo di apparecchio ha già fatto le sue prove compiendo numerosi *raids* di guerra. Soltanto le necessità belliche lo hanno trasformato, la sua superficie è stata diminuita per ridurre il bersaglio, i saloni sono stati soppressi per far posto alle bombe e le corazze hanno sostituito i vetri.

MAGGIOR COMODITÀ,
MAGGIOR SICUREZZA.

Ma ben più vasto più comodo, più curato nei dettagli sarà il grande transaereo dell'avvenire, poichè

lo stesso spirito inventivo tende ora a studi nuovi che ci daranno qualche cosa di fenomenale.

Vedremo il vero transaereo, comportante un posto di comando, un equipaggio, una camera delle macchine (10, 20 o 30 motori installati nello spessore delle ali), saloni, cabine per viaggiatori, compartimento per bagagli, telegrafia senza fili, centrale elettrica per l'illuminazione, proiettori per segnalazioni notturne, ecc.

Così realizzato il transaereo riunirà tutti i requisiti di comodità e di sicurezza. Conserverà una velocità commerciale sufficiente (140 km. c. all'ora), acquisterà per le sue dimensioni un raggio d'azione importante e una capacità di trasporto non più trascurabile.

Il grande transaereo porterà tonnellate (10 a 20) sulle terreferme e sugli oceani e realizzerà la grande economia del cammino più corto nel tempo più breve.

Tra il vecchio e il nuovo.

Sarebbe arrischiato affermare che l'arma aerea abbia avuto intiero, nella guerra, il suo sviluppo. A questo si oppose spesso, malgrado gli eroismi magnifici e gli ardimenti superbi, la esitanza dei dirigenti, i quali, anzichè spalancare le vie del cielo alla nuova conquista, considerarono la macchina alata come capace soltanto di assolvere un modesto compito sussidiario.

È, perciò, da augurarsi che una più acuta vista guidi l'aviazione nella sua trasformazione affinchè l'Italia abbia quel rinascimento industriale aereo che le procurerà larga messe di profitti per i suoi traffici e vasta fama nel mondo.

* *

Il problema più urgente, posto dalla cessazione delle ostilità, è quello dell'impiego delle forze aeree. Comunque si produca, tanto per ciò che riguarda i piloti, i meccanici, gli operai specialisti che si contano a migliaia, quanto per il materiale fisso e mobile il cui valore si eleva a molte centinaia di milioni, la soluzione migliore sarà quella che, contemporaneamente, rispetterà gli interessi in causa: quelli dello Stato e quelli degli individui.

Interesse dello Stato si è di non perdere tutto il materiale di cui dispone e il denaro che esso ha speso per la formazione dei piloti e dei meccanici.

Interesse degli industriali di non trovarsi improvvisamente senza lavoro. Interesse dei piloti e dei meccanici di avere assicurato un impiego corrispondente alle loro attitudini.

Interesse, infine, del paese è di allargare domani, per mezzo della aviazione, la propria influenza nel mondo e di essere in grado di sostenere la concorrenza delle altre nazioni per la conquista delle vie aeree.

Per soddisfare a tutti questi legittimi interessi occorre sormontare gravi difficoltà dovute alcune alla importanza degli effettivi, altre alla qualità del materiale militare le cui caratteristiche non sono quelle richieste dalla aviazione commerciale, altre ancora dipendenti dal fatto che tra i dirigenti non mancano ancora coloro i quali tuttavia diffidano dell'aeroplano come mezzo di trasporto.

In breve, vi sono troppi piloti mentre non esistono ancora apparecchi appropriati ai nuovi fini, nè, ciò che più conta, esiste la organizzazione necessaria per assicurare il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace.

Questi problemi, se sono comuni a tutti i belligeranti, verranno però risoluti in maniera diversa nei singoli paesi, e dalle diverse soluzioni appunto e dalla rapidità posta in opera per tradurle in atto dipenderà in gran parte la prevalenza e la preminenza nella competizione aviatoria.

* *

I quesiti precedenti sono stati prospettati in Francia dal deputato D'Aubigny, presidente della Commissione interministeriale per l'aeronautica civile che in questi giorni ha elaborato un progetto di regolamento per la circolazione internazionale aerea. Il D'Aubigny, dopo aver notato che la Commissione stessa, sprovvista com'è di potere di decisione, non può prendere misure pratiche esecutive, chiede che lo Stato, aspettando le nuove Compagnie di trasporti aerei di cui dovrebbe favorire la rapida formazione, prende a suo carico l'orgonizzazione delle vie aeree ed il loro sfruttamento.

Ciò costerà del denaro, ma la spesa verrà compensata dagli introiti. E quando anche non lo fosse, come spesso accade allo Stato industriale, la perdita sarà sempre inferiore a quella provocata da una liquidazione disordinata.

Lo Stato, adunque, dovrebbe intraprendere la creazione di una rete di vie aeree e organizzare, per utilizzarli esso stesso in un primo brevissimo periodo di transizione, il personale e il materiale.

Per il personale basterebbe impiegare, interessandoli al buon esito dei servizi mediante premi, i piloti, meccanici ed altri specialisti non suscettibili di rimanere nell'aviazione militare e desiderosi di continuare il loro mestiere nella vita civile: per il materiale, utilizzare nel modo migliore gli apparecchi capaci di portare un carico utile.

In breve, lo Stato, durante la guerra, ha orientato esclusivamente gli ingegneri aerodinamici verso la creazione di determinati tipi di velivoli non rispondenti, per le loro caratteristiche, a quanto richiede l'aviazione da trasporto. Esso non ha avuto il tempo, inoltre, di concretare l'organizzazione che avrebbe dovuto venire in aiuto del personale militare e delle industrie che durante la guerra si sono consacrate, come dovevano, alla sola difesa del paese.

Sembra giusto che debba riparare a tale omissione favorendo le misure che permettano di assicurare alla aviazione il suo pacifico sviluppo.

Tali misure possono così concretarsi:

1° Fissazione rapida degli effettivi per il tempo di pace e costituzione autonoma dell'arma aerea.

2° Organizzazione senza ritardo dei percorsi aerei nazionali e coloniali (luoghi di atterramento, segnalazioni, posti di telegrafia senza filo).

3° Reclutamento nell'armata aerea del personale specializzato (piloti, meccanici, telegrafisti, meteorologici) da interessarsi, con premi, alla regolarità dei servizi.

4° Incitamento ad ingegneri e costruttori per la rapida creazione di apparecchi da trasporto, le cui qualità essenziali devono essere la sicurezza d'impiego, la regolarità di marcia ed il prezzo economico.

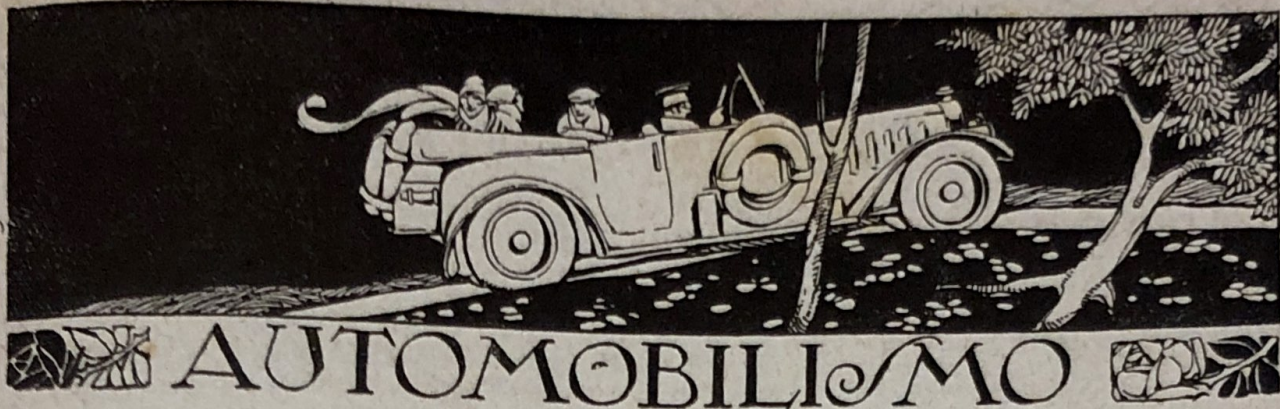
5° Incoraggiamenti atti a provocare la creazione di compagnie di trasporti aerei con la cessione di personale e di materiale per l'attuazione dei servizi che si imporranno. A somiglianza di quanto avviene in altri pubblici servizi lo Stato corrisponderebbe per l'esercizio di determinate linee aeree, alcune delle quali risultano già tracciate da felici esperimenti, sovvenzioni che ne assicurino l'incremento. Da parte loro le Società assumerebbero, in corrispettivo, obblighi di doppia natura civile e militare.

Queste condizioni, secondo il parere del D'Aubigny, aiuteranno a risolvere il problema della smobilitazione delle forze aeree, e, in pari tempo, ad assicurare l'avvenire della aviazione.

***

Per aggiungere alle considerazioni suesposte alcune righe di cronaca, diremo che mentre il nostro Commissario per l'Aeronautica viene posto in liquidazione (speriamo non siano per dissolversi con esso anche le promesse per una Esposizione aeronautica da tenersi a Milano e l'intendimento di costituire subito squadriglie sperimentali di apparecchi di vario tipo, alle quali affidare l'avviamento dei vari percorsi nazionali ed internazionali), a Washington è stato approvato, con sette voti contro due, la creazione di uno speciale *department* per l'aviazione.

In Inghilterra dove, com'è noto, già esiste un Ministero dell'Aria, questo annunzia l'istituzione presso l'Università di Londra di una pubblica cattedra di aviazione, dotata dalla munificenza di un mecenate, lo Zaharoff, della somma di 25.000 sterline, mentre il *Times* dà un primo sunto della Relazione rimessa al Parlamento dalla Commissione dei trasporti civili aerei. Da essa, quando sarà nota per esteso, potrà altresì rilevarsi l'atteggiamento della Commissione stessa nei riguardi dei futuri servizi commeciali; concorso attivo dello Stato verso le Compagnie od organizzazione statale.

In Inghilterra, in Francia ed in America poi si continuano le prove di voli con aeromobili a grande capacità. A Londra è stato testè sperimentato un aeroplano gigantesco, che portava a bordo 40 persone, e ripetuti viaggi con carico di 20 a 30 passeggieri sono stati compiuti nella fine dello scorso novembre tra Parigi e i dintorni. Aggiungiamo che in entrambi i paesi i rappresentanti delle case costruttrici non hanno dimenticato di avvertire che il trasporto viaggiatori verrà iniziato a breve scadenza con numerosi apparecchi comodamente arredati.

AUTOMOBILISMO

Esposizione automobilistica a Barcellona.

La Camera sindacale dell'automobile di Barcellona ha indetto una esposizione di automobili che avrà luogo in quella città fra il 15 e il 25 marzo 1919 nel Palazzo delle Belle Arti all'uopo ceduto dal Municipio.

Gli espositori dovranno essere unicamente ed esclusivamente soci della Camera sindacale dell'automobile, e dovranno far parte della stessa da sei mesi almeno dalla data della inaugurazione.

L'Esposizione sarà formata dalle sezioni seguenti:

1° Automobili da città, da turismo e relativi telai completi. Vetture montate.

2° Automobili da trasporto. Telai completi per gli stessi (omnibus, autocarri per usi industriali, da guerra, da incendi, sanitari, ecc.).

3° Motociclette e cicli di tutti i sistemi.

4° Accessori in generale.

5° Gomme piene e pneumatiche.

6° Navigazione (lance automobili, motori, accessori, ecc.).

7° Aviazione (aeroplani, motori, accessori).

8° Bibliografia e fotografia (pubblicazioni, carte, piani, itinerari).

Gli espositori di una stessa casa commerciale avranno diritto ad occupare un solo *stand*.

La costruzione automobilistica francese.

La maggior parte dei costruttori francesi dirigevano, nel periodo prebellico, tutti i loro sforzi verso la vettura di lusso.

I costruttori novellini, osserva *La Traction Moderne,* miravano a plagiare le Roll-Royce, le Delaunay-Belleville; ma poichè queste non si improvvisano in qualche settimana od in qualche mese, accadeva che, dopo aver lanciato sul mercato macchine insufficienti, finissero per ritirarsi dalla gara.

Non si comprese che lo sforzo deve essere in ragione della capacità e che occorreva lasciare alle grandi marche la costruzione della vettura di lusso, che richiede esperienza ed organizzazione completa e precisa, ed attenersi al compito più facile di realizzare in serie la vetturetta robusta ed a buon mercato, di basso consumo, di meccanismo semplice e di maneggio facile. Ma tuttociò appartiene al passato. Quale via seguirà l'industria automobilistica francese nel dopoguerra? A tale domanda è soltanto possibile rispondere con ipotesi. Tuttavia l'esame della situazione attuale permette di trarre conclusioni verosimili. Ed esse sono state chiaramente formulate in un recente articolo de *La Journée.*

LA CLIENTELA.

Richieste fortissime si manifesteranno tanto per ciò che concerne i veicoli industriali quanto per ciò che si riferisce alle vetture di lusso.

I bisogni dell'industria e del commercio sorpassano, effettivamente, le disponibilità attuali. A prova di ciò stà il prezzo degli autocarri: un *tre tonnellate,* usato e vagamente rimesso a nuovo, vale correntemente 30.000 franchi e non sempre si trova, anche pagandolo tale somma.

Nè la fine delle ostilità farà diminuire le richieste, poichè un fortissimo numero di autocarri sarà necessario per la ricostituzione delle regioni devastate.

Per le vetture di lusso si verifica la stessa penuria. Quanta gente, infatti, che tutto ignorava della locomozione meccanica, non sarà stata istruita dalla guerra? E non si accenna qui soltanto ai centocinquanta mila conducenti dei servizi automobilistici; ma coloro che, pur senza condurre, avranno visto circolare un automobile e se ne saranno serviti, possono considerarsi reclute della locomozione meccanica.

Tutta la massa di agricoltori e di piccoli proprietari, ribelli generalmente prima della guerra all'impiego della trazione non animale, non mancherà, ora, di venire ad essa, spintavi anche dalla penuria di cavalli.

Come si vede in questi brevi accenni occorrono ed occorreranno molti autocarri, molte vetture, molti apparecchi agricoli. Dove trovarli?

LO STOCK.

La guerra impiegava, soltanto per l'esercito francese, in cifra tonda, 100.000 veicoli: cioè a dire numericamente quanto esisteva in Francia prima del conflitto. La maggior parte di questi veicoli saranno smobilitati e resi alla popolazione civile. Si dice che an-

che gli Americani abbiano l'intenzione di lasciare in Europa tutto il materiale da trasporto. Uno stock considerevolissimo di automobili esisterà dunque sul mercato, immediatamente disponibile; ma sarà esso sufficiente a colmare i bisogni immediati?

Per rispondere in maniera esatta bisognerebbe stabilire una statistica di tali bisogni, finora imprecisabili. Si può tuttavia ammettere che la domanda sorpasserà, in un primo momento, l'offerta. In tutti i casi lo stock sarà presto esaurito e, poco dopo la ripresa della vita normale, si avranno richieste di materiale nuovo. Tali richieste potranno essere soddisfatte dalla industria straniera e dalla industria nazionale. Esaminiamo in quale misura Francia ed estero parteciperanno al mercato francese.

LA PRODUZIONE STRANIERA.

È certo che la Francia dovrà accettare la rude concorrenza estera e, in particolar modo, quella degli Stati Uniti.

Prescindendo dai trattati commerciali avvenire, può ammettersi come quasi certa la impossibilità di stabilire tariffe protettrici contro la importazione alleata. Sarà, press'a poco, la libera concorrenza fra le industrie alleate, combattenti ad armi uguali.

Si trova la Francia in condizioni di sostenere vantaggiosamente la lotta sul terreno delle costruzioni automobilistiche?

Il quesito posto non trova una risposta netta; occorre scinderla in due parti:

1. Può la Francia lottare contro l'importazione immediatamente dopo la guerra?
2. Può la Francia lottare contro l'importazione un anno o due dopo la guerra?

Alla prima domanda l'autore risponde recisamente: *no;* alla seconda: *forse,* a seconda della direzione che prenderà la fabbricazione.

LO STATO DELL'INDUSTRIA FRANCESE.

Lo stato attuale della industria automobilistica in Francia sembra all'autore tutt'altro che brillante.

La maggior parte dei costruttori di automobili avevano cessato più o meno completamente di occuparsi di automobili; essi fabbricavano munizioni, motori d'aviazione, carri d'assalto — a parte, ben inteso, le ordinazioni di autocarri o di vetture fatte dallo Stato. Qualche fabbricante aveva studiato un progetto di vettura, ma uno soltanto.

Nella ipotesi più favorevole occorre, dunque, almeno un periodo di sei mesi, affinchè la fabbricazione in serie di un tipo di veicoli possa essere realizzato.

Non è un segreto, d'altra parte, che la Francia difettava d'acciaio; e non sarà certo la firma apposta al trattato di pace che istantaneamente riapprovvigionerà il mercato. Ragione di più perchè, durante i primi mesi, la produzione dei veicoli automobili sia decisamente insufficiente.

Com'è stato osservato più sopra, l'acuità della crisi sarà diminuita dalla vendita di una parte dei veicoli militari. Ma è quasi certo che la domanda supererà l'offerta durante tale periodo di transizione.

Il concorrente estero avrà, perciò, conclude l'articolo che noi segnaliamo ai produttori italiani, buon gioco potendo, a giudizio dell'autore, ben poco opporre ad esso la Francia nei primi tempi, e cioè fino a quando durerà la crisi che, però, saggi provvedimenti potranno abbreviare.

Il commercio automobilistico svizzero durante il primo semestre 1918.

La Direzione delle dogane svizzere ha pubblicato la statistica delle importazioni ed esportazioni nel primo semestre 1918.

Da essa togliamo le cifre che si riferiscono al movimento automobilistico:

Germania	470.560	8.593.669
Francia	47.592	5.677.743
Italia	37.778	11.950
Austria	—	297.803
Olanda	—	423.500
Portogallo	—	21.200
Spagna	22.000	267.281
Stati Uniti	48.000	—
America	—	9.760
Inghilterra	18.000	—
Algeria	—	31.102
Vari	4.050	11.702
	Frs. 647.980	Frs. 15.345.710
1o Semestre 1917	Frs. 882.870	Frs. 11.594.245

Risulta da questo specchio che l'Italia occupa nella importazione svizzera il quarto posto, dopo la Germania, gli Stati Uniti e la Francia.

Il più importante dei fornitori della Svizzera rimane la Germania, così come è il più grosso dei clienti. Gli Stati Uniti non si mostrano concorrenti temibili dell'industria indigena, almeno per il momento, giacchè il nuovo ordine di cose che la pace è destinata a produrre, muterà nei traffici le posizioni dei vari Stati ed anche in Svizzera si teme, se non sorgeranno barriere doganali (ciò che è ancora nelle tenebre dell'ignoto) l'inondazione americana.

La verifica oraria dei veicoli automobili industriali.

La *Service Recorder Company* ha impiantato un apparecchio assai pratico per far conoscere, a prima vista, l'impiego stato fatto del veicolo che ne è dotato.

Questo apparecchio, conosciuto dagli Stati Uniti sotto il nome di *Service truck Clock* e di cui è fatto cenno sul *Génie Civil,* consiste in un semplice movimento di orologeria, suscettibile di essere adattato a qualsiasi carro automobile e di fornire il diagramma orario dei periodi di marcia e di sosta dell'autocarro. Si può, per tal modo, giudicare della utilizzazione del veicolo, della durata relativa dei suoi periodi di marcia, di carico, di scarico, ecc.

Il Comitato nazionale francese per l'educazione fisica e sportiva e per l'igiene sociale.

Il numero del 12 ottobre de *La Renaissance* è interamente dedicato a divulgare gli intenti di questo Comitato, fondato a Parigi il 20 giugno u. s. dal deputato Henry Paté, e posto sotto il patronato del Presidente del Consiglio.

Per quanto si riferisce all'igiene, il Comitato si propone di organizzare e diffondere l'insegnamento popolare dell'igiene individuale e sociale, di formare maestri, di incoraggiare le iniziative, di mettere a disposizione delle buone volontà (municipi, associazioni, privati) gli elementi d'azione, di istruzione, di consultazione, di agire infine sui pubblici poteri per imporre e far osservare le necessarie misure d'igiene e di profilassi nella casa, nella scuola, nello stabilimento, nella città.

Da uno fra i numerosi articoli che illustrano il problema sportivo ed igienico in tutti i suoi aspetti, togliamo le seguenti considerazioni dovute al dott. Sicard de Plauzoles, professore d'igiene sociale al Collegio libero di scienze sociali.

« Per rinsanguare la razza impoverita dalla guerra bisogna considerare come uno dei primi doveri patriottici l'insegnamento e la pratica dell'igiene sociale, la lotta contro le cause di indebolimento della razza, il miglioramento dell'ambiente sociale.

« A ciò intende appunto il Comitato Nazionale, il quale nel titolo stesso afferma che l'igiene sociale è condizione *sine qua non* della educazione fisica.

« Occorre far comprendere una buona volta l'importanza e la bellezza dell'igiene e come l'osservanza delle sue norme sia un dovere dell'individuo verso la famiglia e la razza e uno dei primi doveri dello Stato.

« La direzione dell'igiene sociale è fermamente decisa a condurre a termine il suo compito con il concorso delle Opere d'Igiene, delle grandi Associazioni, delle Leghe contro la tubercolosi e l'alcoolismo ora esistenti e del corpo medico.

« Essa ha istituito Commissioni consultive specializzate — tubercolosi, alcoolismo, spopolamento, paludismo, intossicazioni, ecc. — alcune delle quali hanno già cominciato il loro lavoro.

« Una Commissione attualmente in formazione si occuperà della ricostituzione e restaurazione dei paesi invasi. Le devastazioni compiute dal nemico sono tali spesso, che tutto occorre fare e rifare. È un terreno nuovo e, poichè un rimaneggiamento completo s'impone, si può e si deve tentar di realizzare l'ideale igienico. Bisogna che città e villaggi vengano ricostruiti in maniera da assicurare l'igiene degli abitanti e siano provvisti di edifici modello per scuole, ospedali, ecc.; che fabbriche e stabilimenti risorgano secondo metodi che assicurino agli operai i benefici di installazioni veramente moderne.

« Noi vogliamo vedere in tali paesi, finalmente applicate tutte le regole dell'igiene moderna e far beneficiare gli abitanti di tutti i ritrovati della scienza, ciò che non è possibile nelle vecchie città tanto per le spese ingenti che richiederebbero i lavori necessari, quanto per l'indifferenza, la negligenza, la cattiva volontà dei municipi incoraggiati a far orecchie da mercante dalla noncuranza delle popolazioni.

« E per coronare il lavoro di queste Commissioni, verrà organizzato un gran Congresso d'Igiene sociale che avrà per scopo di esaminare tutti i problemi che la ricostruzione dei paesi danneggiati o distrutti fa sorgere, e tutte le soluzioni proposte. Esso si occuperà del suolo e dell'acqua, dell'abitazione rurale, del villaggio e della città, degli istituti di protezione e di soccorso per la maternità e per l'infanzia, degli asili, delle scuole, degli ospedali, degli istituti di igiene fisica e di profilassi per le grandi malattie sociali, dei parchi da giuoco, degli spazi liberi, ecc.

« A tale Congresso verrà unita una Esposizione che mostrerà i piani di questi edifici, di questi stabilimenti, istituti, parchi, ecc., nonchè modelli di installazioni igieniche ».

L'autore passa poi a dimostrare la necessità che si impone ai pubblici poteri di organizzare in Francia l'inesistente insegnamento igienico. Occorre crearlo, esso dice, non già redigendo dei programmi, ma formando un organismo d'insegnamento, un grande Istituto nazionale, giacchè l'ostacolo più grande e più temibile è l'apatia del pub-

blico, risultante dalla sua ignoranza per tutto ciò che è igiene.

Per la igiene edilizia.

Riportiamo, togliendolo dagli *Annali d'ingegneria*, l'ordine del giorno votato durante l'ultimo Congresso degli Ingegneri ed Architetti italiani.

« Ritenuto che sia doverosa ed urgente necessità il preparare fin da ora un programma di radicale riforma delle abitazioni cittadine e rurali per fornire una degna dimora ai nostri valorosi soldati di ritorno dalle trincee, ricostruire la famiglia e conservare e perfezionare il capitale umano più prezioso fra tutti,

« il Congresso della Società degli Ingegneri e degli Architetti italiani fa voti che:

« 1. sia eseguito senza indugio dallo Stato il censimento delle abitazioni, distinte tra salubri e insalubri, agli effetti dell'agglomeramento e della cattiva costruzione;

« 2. sia stabilito per legge che debba essere compilato il piano regolatore per ogni più piccolo Comune; siano costituiti dai municipi vasti demani di terreni, applicando risolutamente la tassa sulle aree; siano compilati i regolamenti edilizi differenti per case popolari e per case di lusso; vengano diffusi i mezzi rapidi ed economici di comunicazione fra le città ed i sobborghi;

« 3. sia preparato, di iniziativa della Società degli Ingegneri e degli Architetti, uno studio completo di produzione economica dei materiali da costruzione, ed un vasto programma di costruzione di case nuove e salubri nei grandi e piccoli centri, per far sparire qualsiasi agglomeramento ed assicurare ad ogni cittadino la conveniente abitazione a lui necessaria quanto gli alimenti;

« 4. le case insalubri suscettibili di miglioramento siano risanate d'ufficio; tutte le altre non suscettibili siano entro un congruo termine demolite;

« 5. sia costituita una potente organizzazione finanziaria e statale per accordare mutui di favore per la costruzione di nuove abitazioni popolari;

« 6. sia istituita una rigida polizia governativa sulle abitazioni, coadiuvata da donne ispettrici e non sia più permessa qualsiasi costruzione, anche in piena campagna, se non risponda a rigorose norme tecnico-igieniche prestabilite ».

La casa di domani.

L'elogio della buona casa deve essere posto innanzi mentre il Touring, che è la più igienica tra le associazioni italiane e quella che ha stretto i migliori vincoli di parentela coll'acqua e col sapone, bandisce concorsi nazionali ed organizza progetti per le ricostruzioni dei villaggi e delle città distrutte.

Ignoro i dati statistici dei villaggi, delle città e delle case da ricostruire, ha scritto sul *Tempo* Ernesto Bertarelli: ma ne avremo pur troppo noi pure in quantità.

« ... Ma non basta voler ricostruire. Per le case e per i villaggi può essere lo stesso concetto direttivo che dovrebbe avere valore per l'uomo: nessuna visione è meno sciocca di quella della resurrezione. Non risorgere vogliamo, ma rinascere; non tornare noi, ma rinascere migliori di noi.

« *Quindi* (il corsivo è nostro), le tradizioni e il passato non devono vincolare il futuro se non in quanto ha carattere di bellezza e di nobiltà. Un avanzo di castello, un rudero di edificio comunale, può avere la sua poesia divina; e forse le pietre mantengono vive, nella compagine loro, energie che tratto tratto si sprigionano giungendo al pensiero ed al cuore divini risuonatori consci od inconsci dei richiami del passato. Ma quando la tradizione è miseria od errore, dobbiamo avere il coraggio di reagire: e i ruderi e le devastazioni si devono mantenere soltanto per quanto interessa la storia e il ricordo del dolore, ma non per un feticismo di individui che dimenticano l'oggi per il ieri. Guai se i ricordi invece di essere dinamici si mantengono statici! Molti secoli di servitù dipendono da questa sensazione bestiale che ha fatto di noi troppo spesso dei posteri e troppo di rado degli antenati.

« Metà dei nostri villaggi sono errati di struttura. Case orientate alla rovescia di quanto la logica avrebbe indicato, vie addossate al monte quando il pensiero le voleva perpendicolari, casupole che si serrano coi gomiti proprio là dove la prima civiltà derivava dal dare aria e luce alla abitazione, finestre più meschine della meschinità cui dovrebbero illuminare, strade strette e tortuose ove il terreno di poco costo e la nessuna ragione di difesa dovevano ispirare vie larghe e diritte o quanto meno prive delle incertezze dei continui torcimenti. La guerra ha abbattuto: la pace riedifichi e dal male tragga qualche bene. Gli snobisti del passato non ci tormentino colle citrullerie insulse, anche se escono da anime innamorate del suolo e della storia.

« ... Vigiliamo tutti perchè non ci si trovi in triplice colpa di cattivi esteti, di pessimi cittadini e di meschini tecnici. Che le case dei villaggi distrutti, che sono state le case del nostro più acceso dolore, siano domani le case del cuore e del cervello. Bellezza e salute: cioè duplice salute del corpo e dello spirito. Lo hanno insegnato prima delle scuole di igiene gli artisti greci quando sui vasi di Populonia aggruppavano attorno il carro di Afrodite la Salute dal diadema di oro e di perle, e la divina e sorridente Eudaimonia, quella Felicità che noi anche attraverso alla angoscia, almeno per i figli, non sappiamo dimenticare nelle visioni del domani ».

La Russia e i prodotti italiani.

Prima della guerra le esportazioni italiane verso la Russia non rappresentavano, come risulta dalla tabella seguente, che una cifra molto meschina.

ESPORTAZIONI DALL'ITALIA VERSO LA RUSSIA
in milioni di lire italiane

	1913	1912	1911
Materie per le industrie greggie	4,4	3,2	3,2
Materie per le industrie lavorate	32,7	35,6	33,1
Prodotti fabbricati	12,7	9,7	8,9
Generi alimentari e animali vivi	11,1	7,3	5,6
Totale:	60,9	55,9	50,9

Le cause di questo fatto sono state più volte illustrate e riassunte recentemente nei rapporti della Missione Commerciale Italiana. Questa lamenta anzi tutto *la completa ignoranza dei mercati russi da parte dei negozianti italiani,* ignoranza che contrasta con la sapienza dei metodi di penetrazione usati dai tedeschi. I commercianti italiani, inoltre, hanno agito finora individualmente sul mercato russo; orbene si sa che quando si tratta della conquista dei mercati stranieri l'azione non coordinata di individui isolati non può avere grandi risultati.

Naturalmente, nota nel *Supplemento economico del Tempo* C. Bresciani-Torroni, nessuno può prevedere per ora quale sarà l'avvenire dei traffici tra Italia e Russia. Tutto dipenderà dal definitivo assetto politico che sorgerà dal conflitto mondiale. Comunque si può ritenere sin d'ora che il bisogno di importazione che si manifesterà in Russia in un immediato avvenire sarà probabilmente così forte da offrire largo campo all'espansione anche all'Italia.

Le merci che noi vendevamo alla Russia prima della guerra si possono dividere *grosso modo* in due categorie: prodotti di certe colture agricole specializzate e articoli industriali. Certamente noi potremo aumentare l'esportazione degli *agrumi,* se miglioreremo l'organizzazione commerciale. Competenti prevedono un forte aumento, dopo la guerra, della domanda russa in vini, poichè la produzione vinaria nella Russia meridionale, quantunque sviluppatasi in questi ultimi anni, era anche prima della guerra del tutto insufficiente a soddisfare le richieste del consumo interno. L'esportazione di *olio di oliva,* che aveva raggiunto 3 milioni e mezzo di lire nel 1907, declinò continuamente negli anni successivi il che, secondo i pareri raccolti dalla Missione Commerciale Italiana fu dovuto, più che altro, alle cause generali che finora hanno impedito al nostro commercio di affermarsi e svilupparsi in Russia. Si crede generalmente che, eliminate queste cause, l'esportazione del nostro ottimo olio possa facilmente intensificarsi e sostenere la concorrenza greca e francese.

L'espansione della nostra esportazione di *seta greggia* incontrerà probabilmente difficoltà, sia a causa delle tendenze sempre più affermatesi in Russia, che mirano ad ottenere una protezione più efficace delle filande nazionali, sia a causa della concorrenza giapponese.

Osserva il Nikolski, in un articolo sulle relazioni commerciali italo-russe, che lo sviluppo delle esportazioni agricole italiane in Russia sarà necessariamente limitata dal fatto che si tratta di prodotti non destinati al consumo delle masse. Perciò l'avvenire dell'esportazione italiana è riposto probabilmente nell'espansione dell'esportazione di carattere industriale. Anche se in Russia prevarranno dopo la guerra tendenze protezionistiche, essa avrà pur sempre bisogno di grandi quantità di prodotti industriali esteri per ricostruire la propria economia. Perciò favorevoli prospettive si aprono anche a taluni rami delle nostre industrie, specialmente all'*industria meccanica,* che già prima della guerra si era fatta conoscere e apprezzare nel mercato russo, dove era stata constatata la perfezione tecnica raggiunta dall'Italia in talune costruzioni come automobili, apparecchi meccanici, motori, ecc. Su questo punto la Missione Commerciale Italiana ha richiamato l'attenzione dei nostri industriali. In particolare essa fa notare il forte bisogno, che si svilupperà in Russia dopo la guerra, di *articoli di elettrotecnica* e di *macchine agricole.*

Anche le *industrie tessili* potranno partecipare, sebbene forse in misura minore di

quelle meccaniche, alle importazioni russe di prodotti industriali. Quanto all'industria del *cotone*, si deve ritenere che, riguardo agli articoli grossolani, l'industria nazionale russa, molto sviluppata prima della guerra, potrà coprire il fabbisogno interno; mentre buone prospettive potrebbero aprirsi nella nostra esportazione di articoli fini, qualora fosse favorita, s'intende, da un'opportuna organizzazione commerciale e bancaria. Anche riguardo alla *seta* l'industria russa si limita quasi esclusivamente alla produzione di articoli di seconda qualità, sicchè l'esportazione di articoli fini dall'Italia, che primeggia in tal genere di produzione, potrebbe avere un considerevole sviluppo. Quanto alla possibilità di creare una considerevole esportazione di *stoffe di lana*, già la Missione Commerciale Italiana era d'avviso che i lanifici italiani, che si sono molto perfezionati in questi ultimi anni, avrebbero potuto in Russia sostenere con successo la concorrenza dell'Inghilterra e della Germania. Anche in questo ramo l'industria russa produce soltanto qualità inferiori.

Non v'è dubbio che nei riguardi della Russia e dell'Italia esistono le condizioni fondamentali necessarie affinchè si stabilisca e si intensifichi il traffico tra i due paesi. Conviene trarne profitto, riparando alle negligenze e agli errori del passato.

Per un inventario delle nostre ricchezze naturali.

Un inventario delle ricchezze naturali degli Stati Uniti fu condotto a termine a cura della *National Conservation Commission*, nominata dal presidente Roosevelt nel 1908. Essa si divise in quattro sezioni, dedicate rispettivamente ai minerali, alle acque, alle foreste e al suolo. Il Presidente ordinò che i capi degli uffici scientifici a Washington, ciascuno secondo la propria competenza, aiutassero la Commissione, e difatti molti tecnici furono messi a disposizione di questa e per essa lavorarono nell'estate e nell'autunno del 1908.

La Commissione si convocò il 1° dicembre 1908 per ascoltare i rapporti dei segretari delle quattro sezioni e quelli dei tecnici; e su tali documenti preparò il rapporto generale, che poi, insieme coi rapporti dei segretari e dei tecnici, fu pubblicato in tre volumi sotto il titolo *Report of the National Conservation Commission (Senate Documents*, n. 676, anno 1909).

Il *Report* fu trasfuso nel volume del Van Hise: *The Conservation of natural resources in the United States* (1910), ove ogni lettore troverà esposto in maniera chiara e piacevole quali sono le ricchezze naturali degli Stati Uniti; quali sperperi sogliono commettersi nel consumo che ne fa la nazione, quali norme andrebbero seguite per ottenere che quelle provviste durassero il massimo tempo a vantaggio delle future generazioni.

Nell'autunno del 1909 fu organizzata una *National Conservation Association*, affinchè si facesse centro di propaganda per la migliore conservazione dei beni naturali.

Abbiamo voluto ciò ricordare, nota Umberto Ricci ne *L'Unità*, perchè, se un paese che nuota nell'abbondanza come gli Stati Uniti e prima ancora che scoppiasse la guerra, sentì il bisogno di compiere una così vasta e coscienziosa rassegna delle sue originarie ricchezze e di creare una organizzazione di propaganda per il loro più razionale uso, quanto non sarà più necessario che ne seguiamo l'esempio a guerra finita, noi italiani, infinitamente meno provvisti? La guerra ha fortemente cresciuto la velocità di vuotamento del gran serbatoio di beni naturali da parte di tutta l'umanità. E avrà come inevitabile effetto di rendere tutte le nazioni più parsimoniose nell'impiego delle restanti materie. Sicchè un inventario dei beni naturali, destinati irreparabilmente a esaurirsi nel corso dei secoli, sarà ovunque desiderabile e in primo luogo fra noi. Auguriamo che nel nostro paese una inchiesta aiutata dagli uffici scientifici dello Stato e guidata da geologi, agronomi, economisti venga sistematicamente eseguita a pace conclusa e che i risultati vengano divulgati in volumetto attraente.

Per le informazioni commerciali.

Affinchè le iniziative private intese alla espansione del prodotto italiano ed alla conquista dei mercati esteri trovino nelle sfere governative indirizzo ed appoggio, il Ministero dell'Industria, Commercio e Lavoro ha rivolto le sue cure a perfezionare i servizi di informazione e di consulenza commerciale del proprio dicastero.

L'*Ufficio delle informazioni commerciali* acquisterà, con mezzi meno scarsi, efficacia più ampia, e diffusione maggiore verrà data al *Bollettino* pubblicato dall'Ufficio che nel contenuto, nella mole e nella veste tipografica sarà migliorato.

Inoltre, con recente decreto, viene istituito presso il Ministero uno speciale Comitato con l'incarico di coordinare l'attività dell'Ufficio anzidetto con quella degli organi congeneri ed in particolar modo dei musei commerciali, dell'Istituto Coloniale, degli addetti commerciali e delle Camere di Commercio italiane all'estero.

Il Comitato è presieduto dal Sottosegretario di Stato per l'Industria, Commercio e Lavoro.

Sono chiamati a farne parte:

Artom dott. Ernesto, deputato al Parlamento, Presidente dell'Istituto Coloniale Italiano; Astarita Giovanni, Presidente dell'Associazione meridionale delle conserve alimentari; Bertarelli Luigi Vittorio, Vicedirettore Gen. del Touring Club Italiano; Bizzozzero Luigi, Vice presidente dell'Associazione Italiana Esportatori di Milano; Bocca Ferdinando, Presidente della Camera di Commercio e Industria di Torino; Cassin avv. Marco, Presidente dell'Unione delle Camere di Commercio, deputato al Parlamento; De Tullio Antonio, Presidente della Camera di Commercio e Industria di Bari.

Il servizio postale di Roma e la "Fiat,,

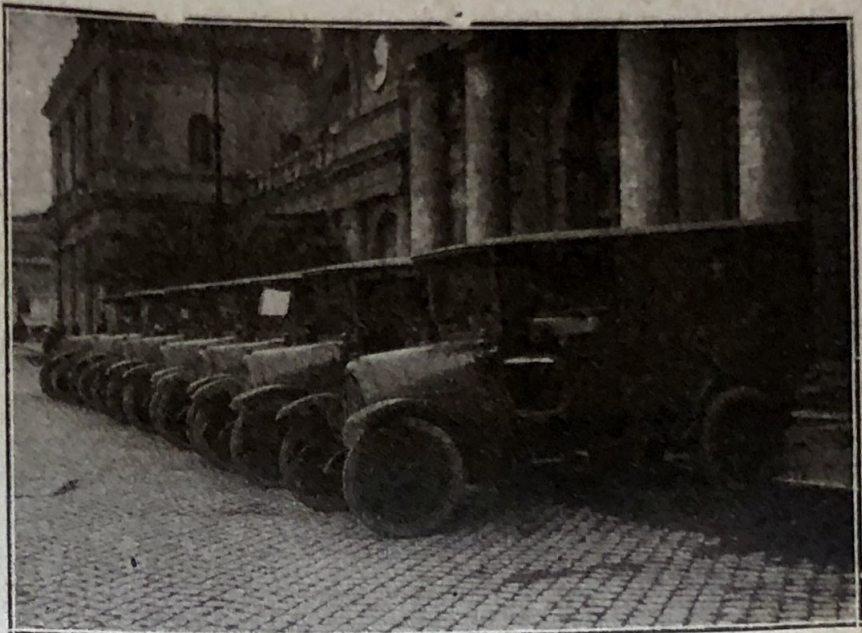
FINALMENTE! Roma dà il buon esempio, un esempio che dovrebbe essere imitato senza indugio da tutte le città d'Italia.

Dal 1° agosto 1918 il servizio postale in Roma si compie con automobili FIAT. È una data da registrare e da ricordare.

Segna la scomparsa dei servizî postali della Capitale, e speriamo in breve dei servizî postali di ogni altra città, di un vestigio medioevale di una sopravvivenza di altri tempi, e cioè delle lenti e misere carrozze e carrette postali che, trascinate da ruderi di cavalli e guidate da cadenti fattorini, anzichè della posta moderna ci porgevano l'immagine di una consunta vecchiaia.

Alla vetustà del sistema corrispondeva la vetustà del mezzo. Uomini, veicoli e cavalli del servizio postale sembravano, come il modo con cui il servizio era eseguito, il residuo in brandelli di un'età remota. Neppure di un'età storica, neppure di un'età leggendaria, perchè la Grecia mitologica ci ha tramandato la figura del postino olimpico nell'alato e irrequieto Ermes: il veloce messaggero degli dei.

FURGONCINI "FIAT,, TIPO 2.

A questo emblema tutto palpito ed impeto si ravvicina e si ricongiunge solo ad esso mediante l'automobile il servizio postale. È l'automobile vibrante, di cui il ritmo del motore risuona come un frullo di ale, che, mentre ci richiama il giovanile iddio ellenico in perpetuo movimento tra cielo e terra, caccia ormai lungi da noi nel passato, nell'oblîo tutte le anticaglie ruotabili delle Poste.

La guerra che ha marcato un'êra nuova per il mondo, marcherà così anche la rinnovazione dei trasporti postali.

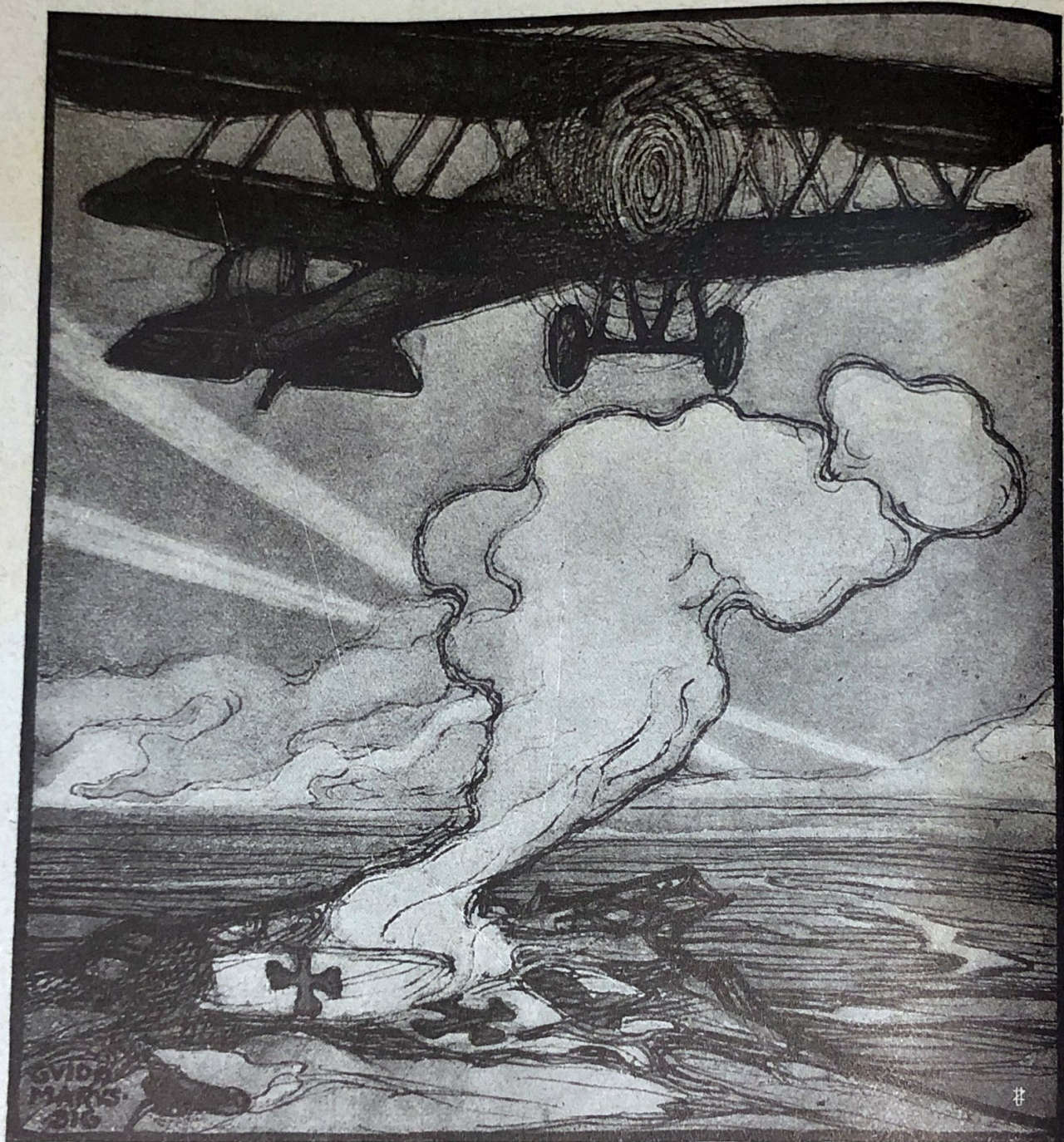
Nella guerra l'automobile ha esteso infinitamente le sue applicazioni: una di queste è stata la posta militare, che appunto nella zona di operazione si svolgeva per tanta parte con veicoli FIAT. E la guerra come un prezioso legato lascia alla pace la posta automobilistica civile.

È questo uno dei tanti rami in cui potrà avviarsi la produzione delle nostre fabbriche d'automobili con profitto proprio e del Paese.

La posta ne risulta rimodernata, rinnovata, veramente degna della nostra età. È questo il più grande progresso che essa abbia ottenuto da molti anni a questa parte. È una rilevante parte di merito spetta alla FIAT che anche per questi nuovi servizî ha saputo apprestare e fornire le macchine più adatte.

Esse sono furgoncini del Modello 70 scelti ed eleganti che adempiono la delicata funzione di vuotare le cassette, sono furgoncini del Tipo 2 regolari ed agili che raccolgono i sacchi della corrispondenza e li portano alle stazioni, sono infine autocarri robusti e veloci del tipo 15 *ter* che portano i pacchi e compiono altri servizî per il Ministero delle Poste e Telegrafi.

Son queste le prime squadre del nuovo esercito automobilistico FIAT per i bisogni di pace, non meno valente, numeroso ed utile di quello che fu l'esercito automobilistico FIAT per il bisogno della guerra.

FURGONCINI "FIAT,, MOD. 70.

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

MILANO - Via Gabrio Casati, 1 - **MILANO**

SOCIETÀ ANONIMA — CAPITALE SOCIALE L. 20.000.000

OTTO STABILIMENTI

PRODOTTI PRINCIPALI:

LINGOTTI in acciaio dolce e ad alta resistenza per proiettili ed altri usi.

ACCIAI speciali e fusioni in ghisa ed in acciaio.

FERRI e ACCIAI laminati in travi e barre tonde, quadre, piatte; sagomati diversi.

ROTAIE e Binarietti portatili.

VERGELLA per trafileria.

FILO FERRO e derivati. - FILO ACCIAIO. - Funi Metalliche. - Reti. - Tele. - Punte.

CERCHI per aviazione, ciclismo.

LAMINATI a freddo. - Moietta, Nastri.

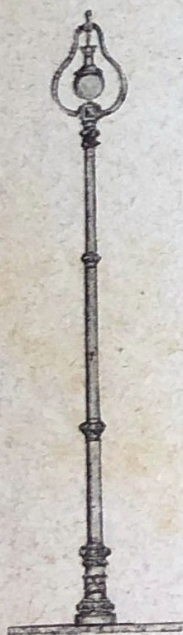
LAMIERE PERFORATE.

BULLONERIA.

TUBI SENZA SALDATURA "ITALIA„ per condotte d'acqua, vapore, gas, aria compressa. - Tubi per caldaie d'ogni sistema. - Candelabri. - Pali tubolari. - Colonne di sostegno.

TUBI extra sottili senza saldatura per aeronautica, biciclette, ecc., circolari, ovali, sagomati diversi.

TUBI SALDATI per gas, acqua, mobilio. - Sagomati vuoti. - Raccordi. - Nipples, ecc.

TUBI AVVICINATI e derivati per mobilio, biciclette, ecc.

Indirizzo Corrispondenza: ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE - Via Gabrio Casati, 1 - MILANO

Telefoni: 26-65 - 88-86 - 28-99 **Telegrammi: "IRON„ Milano**

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scesa.

Stab. Grafico Artistico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.